29

CENA 3 ZŁ

22 LIPCA SKRZYDLATA POLSKA

LOTNICTWO CYWILNE W TRZYDZIESTOLECIU POLSKI LUDOWEJ

Mieczysław Zajfryd

MINISTER KOMUNIKACJI

Lotnictwo cywilne, a transport lotniczy w szczególności, należy do tych dziedzin we współczesnym świecie, w obrębie których najwyraźniej zarysowało się to, co zwykliśmy określać mianem rewolucji naukowo-technicznej. Samoloty jako środki komunikacji i transportu zrobiły w ostatnich dziesięcioleciach wyjątkową karierę. I nic nie wskazuje na to, by karierze tej cokolwiek w najbliższej przyszłości zagrażało. Co prawda w ostatnim roku światowa komunikacja lotnicza znalazła się w nieco złożonej sytuacji, spowodowanej kryzysem paliwowym. Jak wykazują jednak najnowsze dane statystyczne, jest to sytuacja daleka od impasu. Można co najwyżej mówić o pewnym — z punktu widzenia technicznego i ekonomicznego — okresie przejściowym, który zresztą, być może, przyniesie lub przyspieszy dalszy postęp w tej dziedzinie. Tak sądzić by można chociażby z ogromnej koncentracji środków i sił nad opracowaniem nowych systemów napędowych, które uważa się obecnie za rzecz pilniejszą niż np. prace badawcze i konstrukcyjne nad wyciszeniem silników lotniczych.

Jednakże nawet bez liczenia na jakiekolwiek rozwiązania przyszłościowe dalsza kariera lotnictwa w komunikacji i transporcie jest niewątpliwa, a opracowane jeszcze przed rokiem prognozy rozwojowe nie straciły wiele na swej aktualności. Z prognoz tych natomiast wynika, że już w roku 1979 liczba pasażerów lotniczych na świecie osiągnie 1 miliard w skali rocznej, tzn. że wzrośnie dwukrotnie w porównaniu z 1973 rokiem. Według tych samych przewidywań kolejne podwojenie liczby pasażerów — do 2 mld osób — nastąpi w roku 1990. Jeszcze szybsze tempo wzrostu przewidywane jest w lotniczych przewozach towarowych. Szacuje się mianowicie, że już w latach osiemdziesiątych nastąpi zrównanie wielkości pracy przewozowej obu rodzajów transportu lotniczego: osobowego i towarowego, co jest o tyle interesujące, że obecnie przewozy towarowe stanowią zaledwie ok. 27 procent ogółu pracy przewozowej w skali światowej.

Ten, bardzo ogólny zresztą, rys futurologiczny nie oznacza jednak, iż spodziewana dynamika rozwoju odnosi się w jednakowym stopniu do wszystkich aktualnych przewoźników. Wystąpią tu niewątpliwie znaczne różnice w tempie rozwoju, determinowane stopniem dotychczasowego nasycenia ruchem lotniczym określonych krajów i regionów oraz zakresu szans i potrzeb wynikających z rozwoju ekonomicznego i awansu cywilizacyjnego nowych obszarów.

Trzydziestoletni dorobek Polski Ludowej, charakteryzujący się w ostatnich latach znacznie przyspieszonym tempem rozwoju ekonomicznego, sprawia, że przed naszym transportem lotniczym otwierają się — w porównaniu z innymi przewoźnikami światowymi — szczególnie szerokie horyzonty i perspektywy. W pełni uzasadnione wydają się również pomyślne prognozy rozwojowe dla wszystkich pozostałych rodzajów lotnictwa cywilnego, a więc lotnictwa sportowego, usług agrolotniczych, sanitarnego i dyspozycyjnego.

Przed trzydziestu laty polskie lotnictwo cywilne odradzało się w warunkach wyjątkowo trudnych; na wyzwalanych spod okupacji terenach praktycznie nie odnajdywano nic — jeśli nie liczyć zrujnowanych lotnisk i urządzeń lotniskowych — z międzywojennego dorobku lotniczego.

Troska o zaspokojenie nowych, pilnych potrzeb rodzących się u zarania nowej państwowości polskiej, a także wizja przyszłych zadań sprawiły, że już przy Polskim Komitecie Wyzwolenia Narodowego powstał specjalny Wydział Lotniczy, a równolegle z nim Oddział Lotnictwa Cywilnego w ówczesnym Dowództwie Wojsk Lotniczych. Staraniem obu tych instytucji już w sierpniu 1944 roku uruchomiono dwie pierwsze krajowe linie lotnicze: Lublin — Białystok i Lublin — Rzeszów — Przemyśl. W miesiąc później rozpoczęły się pierwsze międzynarodowe rejsy na trasach łączących Lublin z Moskwą, Wilnem i Lwowem. Do maja 1945 roku, a więc do chwili zakończenia wojny, komunikacją lotniczą objęto 7 dalszych miast, uruchamiając m. in. dwie linie okrężne, jedną na trasie: Warszawa — Łódź — Kraków — Rzeszów — Lublin — Warszawa oraz drugą na trasie: Warszawa — Łódź — Poznań — Katowice — Łódź — Warszawa. Był to wciąż jeszcze okres, w którym siłą rzeczy linie te obsługiwane były przez specjalne jednostki wydzielone z lotnictwa wojskowego. Jednostki te rozwiązano w grudniu 1945 roku, a będący na ich wyposażeniu sprzęt przekazany został Departamentowi Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji (100 samolotów typu Po-2) oraz Polskim Liniom Lotniczym LOT (10 samolotów Li-2) — reaktywowanym na mocy uchwały Rady Ministrów już w marcu 1945 r.

Do roku 1949 w polskim lotnictwie komunikacyjnym latały wyłącznie samoloty typu Li-2, zabierające na swe pokłady po 21 pasażerów i osiągające prędkość przelotową w granicach 250 km/h. Ale już w oparciu o ten sprzęt PLL LOT zdołały uruchomić kilka ważnych linii zagranicznych, a mianowicie w roku 1946 do Paryża, Sztokholmu i Pragi, zaś w latach 1947—1949 do Bukaresztu, Belgradu, Kopenhagi i Brukseli.

Kolejnymi typami samolotów, na których zakończyła się praktycznie era taboru tłokowego, były wprowadzone do eksploatacji w latach 1949—50 samoloty typu Il-12, a następnie Il-14. Zdecydowanie nowy, wyższy etap rozwoju rozpoczął się w roku 1963, z chwilą zakupienia w Związku Radzieckim i wprowadzenia do eksploatacji trzech samolotów z napędem turbośmigłowym typu Il-18. W dwa lata później rodzinę tych samolotów uzupełniły również turbośmigłowe An-24. Pozwoliło to na wycofanie w roku 1967 wszystkich samolotów Li-2. Natomiast ostatnie samoloty Il-14 wycofano z eksploatacji w roku 1973, a więc już w okresie, gdy w naszej komunikacji zaczęły dominować samoloty o napędzie odrzutowym. Początek temu okresowi dały w roku 1968 samoloty Tu-134, uzupełnione w roku 1973 trzema egzemplarzami wersji udoskonalonej Tu-134A.

W latach 1972—1973 dokonany został kolejny, ogromny krok na drodze unowocześnienia taboru latającego: do eksploatacji wprowadzono pierwsze trzy samoloty dalekiego zasięgu Il-62, zdolne pomieścić na swych pokładach ponad 160 pasażerów i latające z prędkością 850 km/h.

Aktualnie PLL LOT eksploatują: osiem samolotów typu Il-18, piętnaście An-24, osiem Tu-134 i 134A oraz cztery Il-62. Liczba tych ostatnich ma wzrosnąć w najbliższym czasie do pięciu. Pod względem struktury taboru zbliżamy się do przeciętnego poziomu światowego, czego dowodem może być fakt, że o ile średnia światowa prędkość przewozowa wynosi 590 km/h, my osiągamy w ruchu krajowym 412 km/h, zaś w zagranicznym 657 km/h.

Proporcjonalnie do charakteru i tempa modernizacji sprzętu latającego rozwijał się profil i zasięg usług naszego lotnictwa komunikacyjnego. Do roku 1956 koncentrowało się ono głównie na połączeniach z krajami wspólnoty socjalistycznej oraz ze stolicami najważniejszych bądź najbliższych państw kapitalistycznych. Od 1956 r. podejmowane są kroki zmierzające do wyjścia na dalsze szlaki. W konsekwencji w 1957 r. otwarta została linia do Aten. Rok 1963 przyniósł wyjście poza kontynent europejski: Warszawa uzyskała stałe połączenie lotnicze z Kairem. W 1966 r. do połączeń pozaeuropejskich doszedł Bejrut, a w 1969 r. — Istambuł.

Na szczególne miejsce w annałach polskiej komunikacji lotniczej zasłużyły lata 1972—1973, kiedy uruchomiono regularne linie do Damaszku i Bagdadu, drugie połączenie z RFN — do Hamburga (uzupełnione w 1974 r. trzecim do Kolonii-Bonn), sezonowe linie do Warny, Burgas i Konstancy, a przede wszystkim linię transatlantycką Warszawa — Nowy Jork.

Ostatnie z tych połączeń oznacza urzeczywistnienie jednego z najambitniejszych zamierzeń w polskiej komunikacji lotniczej; początki starań o uruchomienie linii do Ameryki Płn. sięgają jeszcze 1939 r. Wchodząc na trasę atlantycką, PLL LOT stanęły w jednym szeregu z 25 towarzystwami lotniczymi, utrzymującymi regularną komunikację na tej głównej trasie lotniczej świata. Duże znaczenie i szczególną wymowę ma dla nas fakt, iż linia ta stanowi doskonały pomost łączący kraj z prawie 8-milionową rzeszą obywateli amerykańskich pochodzenia polskiego. Okoliczności tej zawdzięczać zapewne należy, iż PLL LOT na linii atlantyckiej osiągnęły średnią zapełnienia miejsc w samolotach, tzn. wyższą od wszystkich pozostałych przewoźników latających na tej trasie.

Linia atlantycka to przedmiot naszej szczególnej chluby i dumy. Jednak nie tylko ona daje świadectwo szybkiego rozwoju komunikacji lotniczej w ostatnich latach. Świadectwem o wiele pełniejszym jest ogólny wzrost w komunikacji krajowej i międzynarodowej. W roku 1971 PLL LOT przewiozły ogółem 1 085 tys. pasażerów, a w roku 1973 już 1 563 tys., co oznacza wzrost prawie o pół miliona pasażerów w skali rocznej.

Podstawowego źródła tego przyspieszenia dopatrywać się należy w uchwale VI Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej — w uchwale, która zapaliła zielone światło przed lotnictwem cywilnym.

Uchwała VI Zjazdu to, rzecz zrozumiała, dyrektywa generalna; w ślad za nią poszły liczne decyzje konkretne. W rezultacie nastąpiło nie tylko wspomniane już unowocześnienie taboru latającego i uruchomienie nowych połączeń lotniczych; poważne środki przeznaczono równocześnie na modernizację całej infrastruktury lotniczej i zaplecza technicznego. Zmodernizowano i przystosowano do nowych potrzeb lotniska w Warszawie, Poznaniu i Rzeszowie, wyznaczając tym ostatnim rolę lotnisk zapasowych dla Okęcia. Do największych przedsięwzięć w dziedzinie rozwoju infrastruktury lotniczej zaliczyć należy ukończenie pierwszego etapu budowy i oddanie w dniu 2 maja 1974 r. do eksploatacji nowego lotniska dla Trójmiasta w Gdańsku Rębiechowie.

Doniosłość i ranga tej inwestycji polega m. in. na tym, iż jest to pierwsze po wojnie, zbudowane od podstaw cywilne lotnisko komunikacyjne. Lotnisko to mieć będzie i tę zaletę, iż przejmie rolę trzeciego lotniska zapasowego dla Warszawy, z perspektywą uruchomienia własnych bezpośrednich połączeń w ruchu międzynarodowym.

Lotnictwo transportowe to trzon lotnictwa cywilnego; obok niego występują jednak inne rodzaje lotnictwa, spełniające ważną rolę w naszym życiu społeczno-ekonomicznym. Trzydziestolecie Polski Ludowej wieńczą one również cennym dorobkiem.

Lotnictwo sportowe, zorganizowane w ramach Aeroklubu PRL, legitymuje się pracą wychowawczą z dziesiątkami tysięcy młodych ludzi, popularyzacją sportów obronnych, przygotowywaniem narybku oraz pełnowartościowych już kadr praktycznie dla całego lotnictwa, z wojskiem i komunikacją włącznie. Trzydziestoletni dorobek lotnictwa sportowego ilustrują m. in. dane liczbowe, z których wynika, że w okresie tym w Aeroklubie PRL wyszkolono ponad 300 tys. modelarzy i instruktorów modelarskich, około 65 tys. skoczków spadochronowych oraz ponad 32 tys. pilotów szybowcowych i samolotowych. Na tle ogólnego bilansu szczególnie imponująco wypadają sukcesy naszych szybowników, którzy ustanowili wiele rekordów międzynarodowych, zdobyli na kolejnych szybowcowych mistrzostwach świata — poczynając od roku 1956 — cztery tytuły mistrzowskie oraz jedenaście wicemistrzowskich, dzierżyli przez okrągłe 30 lat palmę pierwszeństwa pod względem ogólnej ilości posiadanych odznak szybowcowych z trzema diamentami. Troje polskich szybowników: Pelagię Majewską, Edwarda Makulę i Jana Wróblewskiego odznaczono medalami Lilienthala.

Mierzenie 30-letniego dorobku Aeroklubu PRL tylko aktualnym zakresem jego działania byłoby niesłuszne, pamiętać bowiem należy, że z tej właśnie organizacji wzięły praktycznie początek wszystkie pozostałe — pozawojskowe i pozakomunikacyjne — rodzaje lotnictwa, które bądź już rozwinęły, bądź rozwijają samodzielnie skrzydła.

Mam na myśli np. doświadczone i okrzepłe organizacyjnie lotnictwo sanitarne, spełniające do-

niosłą rolę w walce o ludzkie zdrowie i życie oraz gwarantujące dużą operatywność służbie zdrowia. Lotnictwo to dysponuje 15 zespołami, operującymi z poszczególnych miast wojewódzkich. W 1973 r. zespoły te wykonały 10 625 usług — o ponad 1 800 więcej niż w 1971 r.

W ogólny dorobek lotnictwa cywilnego poważny wkład wniosło również lotnictwo gospodarcze, świadczące do tej pory głównie usługi agrolotnicze. Do roku 1971 lotnictwo to działało w ramach Aeroklubu PRL, a od grudnia 1971 r. kontynuuje swą działalność jako Zakład Usług Agrolotniczych przy WSK-Okęcie. Aktualnie ZUA dysponuje ponad 100 samolotami typu An-2 i PZL—101 „Gawron", z czego około 2/3 świadczy usługi za granicą. Usługi te rozpoczęły się skromnie w 1966 r. od wydzierżawienia samolotów austriackiej firmie „Agroflug Glük". Ale już w roku 1968 PUL zawarł bezpośredni kontrakt z Egiptem, w roku 1969 z Sudanem i w roku 1972 z Etiopią. W roku bieżącym na listę zagranicznych kontrahentów ZUA wpisała się także Algieria. W samym tylko roku 1973 w trzech krajach Afryki: Egipcie, Sudanie i Etiopii, zaangażowanych było kilkadziesiąt samolotów.

W ostatnich latach zarysowała się również znaczna dynamika usług agrolotniczych wewnątrz kraju. W 1971 r. zabiegi agrochemiczne wykonano na obszarze 200 tys. ha, w 1972 r. — na 330 tys., a w 1973 r. — na 650 tys. ha. Plan na rok bieżący zakłada wzrost do 1 200 tys. ha.

Jest wreszcie jeszcze jeden rodzaj lotnictwa, który nie posiada ścisłych ram organizacyjnych, lecz którego rola systematycznie wzrasta. Jest to tzw. lotnictwo dyspozycyjne, które w 1970 r. dysponowało zaledwie kilkunastoma samolotami, zaś obecnie ma już kilkadziesiąt samolotów i śmigłowców, pełniących rolę dyspozycyjnych statków powietrznych w służbie różnych władz i instytucji państwowych oraz większych jednostek gospodarki narodowej.

Wyraźnie przyspieszone tempo rozwoju poszczególnych gałęzi lotnictwa cywilnego postawiło to lotnictwo jako całość w obliczu nowych zadań, wynikających z rosnącego wciąż zapotrzebowania na personel latający i kadry techniczne, na większą przepustowość zakładów remontowych, na ściślejszą koordynację ruchu lotniczego i użytkowania lotnisk itp.

Pełne zaspokojenie tych wyższych i bardziej złożonych potrzeb trudne byłoby do urzeczywistnienia w warunkach dotychczasowego rozczłonkowania organizacyjnego w lotnictwie cywilnym. W konsekwencji w 1973 r. ostatecznie dojrzała idea integracji całego lotnictwa cywilnego. Formalnoprawnym jej wyrazem stała się decyzja Prezydium Rządu z 10 sierpnia 1973 r., powierzająca to zadanie Ministerstwu Komunikacji.

Nie wnikając w szczegóły tej decyzji można przewidzieć, iż w historii lotnictwa cywilnego zostanie ona odnotowana jako wydarzenie o dużym znaczeniu. Zwłaszcza, jeśli pomyślnego rozstrzygnięcia doczekają się wszystkie te problemy, które wyłoniły się w konsekwencji przyśpieszonego tempa rozwoju poszczególnych rodzajów lotnictwa i które nadal narastają wobec potrzeb wynikających z planów rozwojowych.

Żyjemy w okresie, w którym szybko i nieustannie wzrasta rola lotnictwa w ogólnoświatowym systemie komunikacji i transportu oraz w systemie społeczno-ekonomicznym poszczególnych państw.

Prawidłowość ta nie omija również naszego kraju. Tym bardziej, że uchwalony na VI Zjeździe partii ambitny program dalszego społeczno-ekonomicznego rozwoju kraju postawił także przed lotnictwem cywilnym większe zadania i otworzył przed nim nowe perspektywy. Uwidoczniło się to m. in. w dynamice przewozów międzynarodowych; w latach 1971—1973 średni roczny przyrost tych przewozów wyniósł w skali światowej 11 proc., w krajach RWPG 16,6 proc., a w Polsce — aż 31,3 proc. Stało się to możliwe nie tylko dzięki modernizacji taboru latającego, lecz także dzięki wysiłkom zmierzającym do zwiększenia przepustowości lotnisk oraz dworców lotniczych. Lotniska i porty lotnicze oraz inne urządzenia i obiekty składające się na infrastrukturę lotniczą mają jednak to do siebie, że ich rozbudowa wymaga dłuższych cykli inwestycyjnych i stąd nie zawsze nadąża za modernizacją sprzętu latającego i wiążącym się z tym wzrostem przewozów. Przykładem tego może być Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu, który oddany został do eksploatacji w 1969 roku z myślą o obsłudze 3 tys. pasażerów dziennie, a przez który już w ubiegłym roku przewijało się w sezonie letnim po 7 i 8 tysięcy osób na dobę.

Lotnictwo cywilne stanęło wobec konieczności daleko idącej rozbudowy swego zaplecza technicznego. Wobec pilności zadań i ograniczonych

bądź co bądź środków przyznano na obecnym etapie priorytet modernizacji aktualnej sieci lotniskowej przed jej generalną rozbudową. Jako nowe zbudowano wspomniane już lotnisko w Gdańsku-Rębiechowie. Na innych lotniskach natomiast bądź wykonano już, bądź trwają różne prace modernizacyjne. W ramach tych prac przystosowuje się do nowych potrzeb dworce lotnicze w Poznaniu i Rzeszowie, rozbudowuje się Międzynarodowy Dworzec Lotniczy na Okęciu, wznosząc jednocześnie nowy pawilon dla obsługi pasażerów w ruchu krajowym.

Są to przedsięwzięcia zmierzające do lepszego zaspokojenia aktualnych i najbliższych potrzeb. Zarówno te posunięcia doraźne, jak i zadania na dalszą metę ujęte są w specjalnym „Programie Rozwoju Lotnictwa Cywilnego i Lotniczej Infrastruktury Technicznej do roku 1990", opracowanym przez Podkomisję Transportu Lotniczego d/s Planu Perspektywicznego w Ministerstwie Komunikacji. Nie wnikając w szczegółową ocenę tego obszernego dokumentu, warto podkreślić kilka bezspornych jego zalet. Jest to mianowicie dokument ujmujący problematykę rozwoju lotnictwa cywilnego w sposób nie mający precedensu w minionym 30-leciu: tak wszechstronnej, dalekosiężnej i ambitnej prognozy rozwojowej nasze lotnictwo cywilne jeszcze nie miało. Nie brak przy tym symptomów wskazujących, że jest to prognoza realna. Oczywiście, jak wszelkie prognozy, powinna być ona w trakcie realizacji korygowana, bez naruszania jednak generalnych założeń, opartych na poważnych studiach, które przyjęły za punkt wyjścia dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy naszego kraju oraz aktualne i spodziewane tendencje rozwojowe w lotnictwie światowym.

I tak, dla przykładu, wychodząc z założenia, że za lat 15 czy 20 wyrosną w różnych punktach kraju olbrzymie aglomeracje urbanistyczno-przemysłowe, że niektóre — dziś małe — miasta powiatowe liczyć będą po 200—300 tysięcy mieszkańców, że w rejonie gór, przymorza i pojezierza powstaną wielkie ośrodki rekreacyjno-wypoczynkowe, prognoza przewiduje m. in., iż liczba miast i miejscowości obsługiwanych przez samoloty komunikacyjne powinna wzrosnąć z obecnych dziesięciu do około trzydziestu w 1990 roku.

Jeśli chodzi o tabor latający, to zakłada się, iż do roku 1990 nastąpi praktycznie całkowita wymiana samolotów PLL LOT; do roku 1980 wyczerpią swój resurs samoloty Il-18, a do roku 1985 samoloty typu An-24 i Tu-134. W ich miejsce wejdą m. in. nowoczesne aerobusy oraz samoloty skróconego startu w rodzaju Jak-42.

Wymiana taboru samolotowego pozwoli — obok radykalnej poprawy w strukturze połączeń krajowych — znacznie rozszerzyć i wydłużyć sieć połączeń międzynarodowych. W związku z tym LOT już dziś czyni starania o nowe połączenia w sieci europejskiej z niektórymi wielkimi miastami RFN, Anglii i ewentualnie z Norwegią. Myśli się też o dalszym wydłużeniu linii w kierunku Środkowego i Dalekiego Wschodu, np. do Indii, Japonii i Australii. W polu zainteresowań LOT leży też kierunek południowy, na którym już w bieżącym roku otwarta została linia do Tunisu i Algieru, z zamiarem wydłużenia jej do Dakaru, a następnie, przy sprzyjających warunkach, do Ameryki Południowej.

W konsekwencji tych wszystkich przedsięwzięć przewidujemy dalszy, dynamiczny wzrost usług lotnictwa komunikacyjnego oraz ogólny wzrost jego udziału w przewozach wszystkimi środkami transportu. W przełożeniu na język liczb oznacza to, że o ile w 1973 r. LOT przewiózł na liniach krajowych 998 tys. pasażerów, to w 1990 r. przewiezie ich 6 700 tys. Będzie to więc wzrost prawie 7-krotny. Jeszcze większe tempo wzrostu zakłada się w przewozach zagranicznych; wzrosną one z 565 tys. w 1973 r. do 5 200 tys. pasażerów w 1990 r.; będzie to zatem wzrost prawie 10-krotny.

Wszystko, o czym wyżej mowa, odnosi się do tzw. transportu dużego, obejmującego wszystkie przewozy międzynarodowe oraz regularne przewozy krajowe między lotniskami komunikacyjnymi, wykonywane przez PLL LOT. Tymczasem na świecie pogłębia się — dyktowana potrzebami zarysowującymi się wyraźnie również w naszym kraju — tendencja w kierunku intensyfikacji tzw. transportu małego, obejmującego przewozy krajowe małymi samolotami i w zasadzie tylko na sieci regionalnej, mogącej ulec poszerzeniu w oparciu o lotniska typu sportowego. Ocenia się, że tego rodzaju transport lotniczy jest szczególnie wskazany i opłacalny przy świadczeniu takich usług jak przewozy różnych grup specjalistów między ośrodkami przemysłowymi, przewozy mniej licznych delegacji, loty wynajmowane na zasadzie powietrznych taksówek, szkolenie oraz treningi pilotów komunikacyjnych itp.

Zadaniom tym nie mogą jednak w pełni sprostać ani zbyt duże i kosztowne samoloty komunikacyjne, ani też małe i na ogół zbyt ubogo wyposażone samoloty sportowe. W związku z tym zaczynają się coraz liczniej pojawiać samoloty wypełniające lukę między samolotem komunikacyjnym a sportowym. Są to tzw. samoloty lekkie, zabierające 4—10 pasażerów oraz samoloty średnie, obliczone na 14 do 20 osób.

W naszych warunkach funkcję transportu „małego" spełnia i spełniać będzie tzw. lotnictwo dyspozycyjne, którego usługi mają wzrosnąć do 1990 r. kilkunastokrotnie. Równocześnie ze wzrostem ilościowym zmieni się też niewątpliwie charakter usług świadczonych dziś przez lotnictwo gospodarcze i dyspozycyjne. Rośnie bowiem systematycznie zapotrzebowanie na usługi lotnicze w leśnictwie, w rybołówstwie, w geodezji i archeologii, w przemyśle oraz budownictwie. To ostatnie jest zresztą terenem, na którym najwyraźniej zarysowała się i potwierdziła w praktyce celowość wprowadzenia techniki lotniczej, zwłaszcza w postaci śmigłowców. Do transportu elementów budowlanych śmigłowiec zastosowany został po raz pierwszy w 1968 roku. Od tej pory zapotrzebowanie na usługi lotnicze w robotach budowlano-montażowych z roku na rok wzrasta. W rezultacie do chwili obecnej przeprowadzono już ponad 40 takich operacji, co stanowi jednak niewielki odsetek ogólnej liczby składanych w tym zakresie ofert. Ponieważ lotnictwo cywilne nie dysponuje odpowiednim sprzętem, wszystkie te operacje wykonane zostały siłami Wojsk Lotniczych. Doświadczenia lotników wojskowych pozwalają jednak już dziś myśleć o wprowadzeniu usług dla budownictwa do stałego repertuaru zadań lotnictwa cywilnego.

Podsumowując dorobek 30-lecia i kreśląc perspektywy dalszego rozwoju lotnictwa cywilnego, pragnę przekazać za pośrednictwem „Skrzydlatej Polski" — czasopisma o dużych zasługach w tej dziedzinie — wyrazy szczerego uznania i gorącego podziękowania tym wszystkim ofiarnym entuzjastom polskich skrzydeł, uparcie walczącym o właściwe miejsce Polski także w powietrzu którym zawdzięczamy odrodzenie naszego lotnictwa cywilnego po wojnie i szybki, pomyślny jego rozwój, zwłaszcza w ostatnich latach. Twórcom lotniczego dorobku życzę dalszych sukcesów, wykorzystania powstałych szans rozwojowych i wiele satysfakcji w pracy dla dobra polskiego lotnictwa.

WARSZAWA. Ulica Marszałkowska, po lewej domy handlowe „Centrum" oraz wieżowce mieszkalne i hotel „Forum" ● Wielkie piece chorzowskich hut (zdjęcie niżej).

POLSKA '74

Ogromny był wysiłek naszego narodu w ciągu całego trzydziestolecia – poczynając od pierwszych dni odbudowy Warszawy, przez wielki ogólnonarodowy czyn lat pięćdziesiątych budowę Nowej Huty, którą rozpoczęliśmy proces industrializacji kraju, aż po dzień dzisiejszy, po współczesny kształt socjalistycznej Polski.

Dziś możemy z dumą stwierdzić, że Polska Ludowa w roku swojego trzydziestolecia to kraj w pełni odmieniony, o potężnym potencjale produkcyjnym i wielkich możliwościach twórczych. Nie ma człowieka, nie ma rodziny, nie ma dziedziny życia ani takiego miejsca na mapie Polski, które nie uległyby głębokim pozytywnym przeobrażeniom w procesie socjalistycznego rozwoju naszej Ojczyzny.

W trzydziestoletnich dziejach Polski Ludowej szczególne miejsce zajmuje rozwój Warszawy. Odbudowana z ruin wysiłkiem całego narodu, jest symbolem odrodzenia i socjalistycznego rozkwitu naszej Ojczyzny.

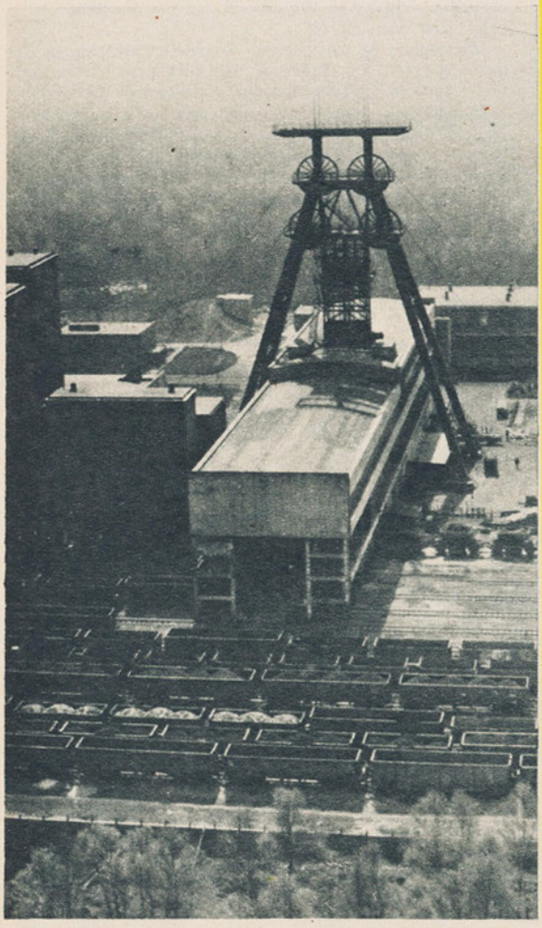
(Z Tez Komitetu Centralnego PZPR na 30-lecie Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej).

POLSKA'74
POLSKA'74
POLSKA'74
POLSKA'74
POLSKA'74
POLSKA'74
POLSKA'74

RYBNICKI OKRĘG WĘGLOWY. Jedna z nowych kopalni, dostarczających cenny węgiel gazowo-koksowy.

CHORZÓW. Wojewódzki Park Kultury i Wypoczynku, zielone płuca dla nasyconej przemysłem zabudowy wielkich miast Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (zdjęcie z lewej).

JASTRZĘBIE. Fragment nowoczesnego osiedla mieszkaniowego dla górników, pracujących w pobliskich kopalniach węgla kamiennego (zdjęcie z prawej).



KATOWICE. Jedna z wielkich kopalni węgla kamiennego — „Staszic" (zdjęcie z lewej).

GLIWICE. Nowoczesne bloki nowo zbudowanego osiedla mieszkaniowego (zdjęcie z prawej).

Zdjęcia: LECH ZIELASKOWSKI (6) i BERNARD KOSZEWSKI (1)

W pierwszym okresie odbudowy naszego kraju radzieccy instruktorzy szkolili naszych lotników i pomagali w odbudowie naszego lotnictwa. Na zdjęciu powyżej: Uczestnicy jednego z kursów w Nowym Dworze (wrzesień 1945 r.). Stoją od prawej: mjr Lisiecki, por. Szwarc i por. Łazar. Poniżej: Radziecki Il-62 w służbie polskiego lotnictwa cywilnego.
Zdjęcia: archiwalne (1) i M. Kobrzyński (1)

LOTNICZE ASPEKTY PRZYJAŹNI

Przyjaźń polsko-radziecka nabrała wyższych form i nowej treści z chwilą, gdy nasz kraj wkroczył na drogę budownictwa socjalistycznego. Formalnoprawnym wyrazem tego nowego etapu stał się historyczny Układ o Przyjaźni i Pomocy między Polską i ZSRR z 21 kwietnia 1945 roku. Układ ten zapewniał m. in. radziecką pomoc, a w jej konsekwencji wzajemną współpracę na polu rozwoju transportu lotniczego, lotnictwa sportowego i przemysłu. Nie mówiąc już o sprawie tak kapitalnej jak pomoc i zapowiedziana dalsza współpraca w doskonaleniu lotnictwa wojskowego, stanowiącego dziś niezwykle ważne i mocne ogniwo w systemie obronnym obydwu naszych narodów.

Cechą charakterystyczną układu było przy tym to, iż opierał się on o przyjaźń i współpracę — także lotniczą — wypróbowaną już w toku wspólnej walki z najeźdźcą hitlerowskim oraz przy wznoszeniu pierwszych zrębów naszej ludowej państwowości. W okresie tym stanęliśmy m. in. wobec pilnej potrzeby zorganizowania — jakże niezbędnej w organizmie każdego współczesnego państwa — komunikacji lotniczej. Sprostanie tej potrzebie byłoby jednak w ówczesnych warunkach nie do pomyślenia bez pomocy radzieckiej. Wiedzieliśmy jednak, iż na pomoc tę możemy liczyć. Przekonaliśmy się bowiem o tym przy formowaniu naszego ludowego lotnictwa wojskowego, które dzięki wyposażeniu w nowoczesny sprzęt i dzięki niezwykłej ofiarności dowódców i instruktorów radzieckich, dysponowało już pod koniec wojny ponad 500 samolotami różnych typów.

Doceniając rangę lotnictwa nie tylko we współczesnej wojnie, lecz także jego doniosłą rolę w funkcjonowaniu współczesnego organizmu państwowego, Związek Radziecki wyszedł naprzeciw naszym potrzebom w tym zakresie jeszcze w dniach wojny. Dzięki temu już we wrześniu 1944 r. rozpoczęły się systematyczne loty typu łącznikowego i kurierskiego w sieci krajowej oraz nieregularne przeloty zagraniczne, głównie na trasach łączących Lublin z Moskwą, Wilnem i Lwowem. Loty te wykonywane były przez specjalną grupę lotniczą, wydzieloną przez dowództwo radzieckie z X Gwardyjskiej Dywizji Transportu Powietrznego i oddaną do dyspozycji PKWN.

Takie były początki komunikacji lotniczej, lecz wiele można by napisać również o pomocy Kraju Rad w podnoszeniu z ruin sieci naszych lotnisk wojskowych i komunikacyjnych, w szkoleniu kadr, w odbudowie doszczętnie zniszczonego przemysłu lotniczego oraz w szeregu innych przedsięwzięć, od których zależała przyszłość Polski Ludowej także w jej lotniczym kształcie. Spośród wielu fachowców radzieckich, którzy bezpośrednio uczestniczyli w odbudowie polskiego lotnictwa cywilnego, należy wymienić kilka choćby nazwisk: dowódca 19 Pułku Lotnictwa Cywilnego — mjr Jefimow; kierownik portów lotniczych w Warszawie i Poznaniu — kpt. Bondorenko; szef pilotów Oddziału Lotnictwa Cywilnego — mjr Odincow oraz szef Wydziału Budowy Lotnisk — mjr Rebin wicz. Warto też przypomnieć, że nawet reaktywowane w marcu 1945 roku Polskie Linie Lotnicze LOT działalność swą oparły najpierw na tzw. pułki lotnictwa cywilnego, stacjonujące na lotniskach w Warszawie i w Gdańsku, a wywodzące się z radzieckiego, wojskowego lotnictwa transportowego. Pułki te dysponowały bądź to łącznikowymi samolotami Po-2, bądź transportowymi Li-2; na tych ostatnich przez pewien czas latały nawet mieszane załogi polsko-radzieckie.

Z szeregów Armii Radzieckiej wydzielony został także specjalny oddział konstrukcyjno-projektowy, który opracował pierwsze plany i projekty odbudowy lotnisk i portów lotniczych w Polsce.

Jedną z pierwszych czysto „cywilnych" umów we wstępnym etapie organizacji polskiego lotnictwa była podpisana w Moskwie, w czerwcu 1945 roku, umowa o sprzedaży Polskim Liniom Lotniczym LOT 20 samolotów Li-2. Pierwsze samoloty z tego zamówienia dostarczone zostały Polsce już w październiku tegoż roku.

Latem 1945 roku rozpoczęło się też szkolenie personelu latającego i technicznego dla cywilnych statków powietrznych. Pierwszy kurs, zorganizowany w tym celu w sierpniu 1945 r., ukończyło 38 osób, z których skompletowano kilka załóg. Wykładowcami na tym i na następnych kursach byli też przede wszystkim radzieccy i polscy instruktorzy wojskowi.

W roku 1946 podpisana została polsko-radziecka umowa traktująca kompleksowo współpracę lotniczą; jej następstwem stała się m. in. szeroko zakrojona współpraca przemysłów lotniczych obu krajów. W wyniku tej współpracy zajmujemy dziś w świecie jedną z czołowych pozycji pod względem ilości produkowanych samolotów rolniczych i śmigłowców.

Lotnictwo stało się jedną z tych płaszczyzn w skali międzynarodowej, na której ze szczególną wyrazistością zarysowuje się potrzeba integracji myśli naukowo-technicznej i potencjałów ekonomicznych, określonej specjalizacji w produkcji, a także koordynacji wysiłków w rozwoju komunikacji lotniczej i transportu.

Jeśli chodzi o tę ostatnią dziedzinę, to — jak wiadomo — zrobiliśmy w niej ostatnio znaczne postępy. W wyniku realizacji przez ZSRR naszych z roku na rok poważniejszych zamówień, dysponujemy już obecnie bardzo nowoczesnym parkiem samolotowym, a w tym kilkoma transkontynentalnymi Iłami-62, dzięki którym pomyślnie udało się zrealizować jedno z ambitniejszych naszych zamierzeń, czyli utworzyć własną, stałą linię transatlantycką. Latamy także na innych dalekich trasach, jak do Kairu, Damaszku, Bagdadu czy Algieru. A chcielibyśmy i mamy szansę na uruchomienie dalszych stałych linii średniego i dalekiego zasięgu. Wszystko to pociąga jednakże za sobą szereg nowych i bardzo złożonych potrzeb. Chociażby w zakresie eksploatacji i remontów bardzo skomplikowanego sprzętu, szkolenia personelu latającego i technicznego, koordynacji planów w uruchamianiu nowych linii lotniczych oraz wiele innych. Rzecz oczywista, iż pomyślne oraz korzystne obustronnie rozwiązania tych problemów nie byłyby możliwe bez wzajemnego zrozumienia potrzeb każdej z zainteresowanych stron.

Przeto pogratulować sobie możemy, iż problemy te znajdują należyte zrozumienie z naszej jak i radzieckiej strony, wyrazem czego może być m. in. nasza jak najlepiej układająca się współpraca w ramach działającej od 1962 r. sekcji nr 5, czyli sekcji lotniczej w Stałej Komisji Transportowej RWPG, a także w ramach wielu porozumień dwustronnych.

W sekcji nr 5 rozważa się, na przykład, aktualnie zasady koordynacji naszych planów rozwojowych, a w tym takie problemy jak ewentualna, wspólna eksploatacja nowych linii lotniczych i przyszłościowych samolotów, jak podział zadań w bardzo skomplikowanych i kosztownych remontach zróżnicowanego taboru latającego, czy wreszcie tak kapitalna sprawa jak zbudowanie odpowiadającego nowym potrzebom wspólnego ośrodka szkolenia wysoko kwalifikowanych specjalistów lotniczych.

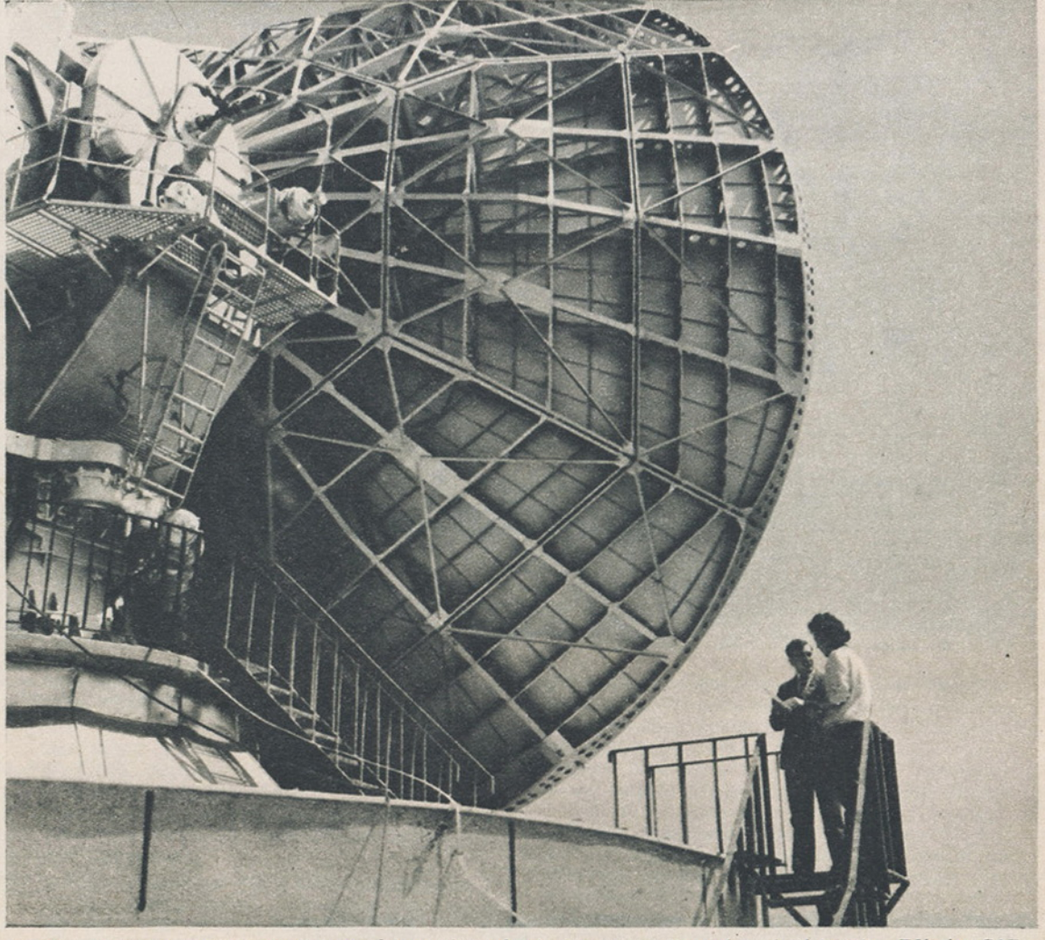
Wszystkie te, niezwykle ważne zamierzania, opierają się na szeregu dotychczasowych, jak najlepszych doświadczeń, takich chociażby jak wspólna pomoc i współpraca, w ramach której np. Polskie Linie Lotnicze LOT utrzymują na wspólny użytek magazyny części zamiennych dla samolotów Tu-134 w Rzymie, Paryżu i Londynie, korzystając na zasadzie wzajemności z magazynów radzieckich w innych portach lotniczych świata.

Nie bez znaczenia jest także nasza współpraca na terenie ICAO, IATA, IAAC oraz na forum międzynarodowych organizacji lotnictwa cywilnego.

Nie personifikujmy techniki. Czego by jej jednak nie przypisywać — jedną ma zaletę: zbliża ludzi, zbliża narody i państwa. Lotnictwo, a zwłaszcza lotnictwo rozpatrywane w aspekcie przyjaźni polsko-radzieckiej, jest tego najznakomitszym przykładem.

W. W. WIONCZEK

POLSKA DROGA W KOSMOS



Antena pierwszej polskiej stacji łączności satelitarnej, zbudowanej w Psarach pod Kielcami. Zdjęcie: CAF

Tradycje związane z techniką rakietową sięgają u nas lat bardzo odległych. 324 lata temu o rakietach pisał Kazimierz Siemienowicz... Lista nazwisk byłaby zresztą dość obszerna, jednak jeśli chodzi o prace badawcze związane z przestrzenią kosmiczną, to niewątpliwie start maleńkiej rakiety doświadczalnej w roku 1968, przeprowadzony w Krakowie, uznać trzeba za pierwszy świadomy krok na drodze do poznania przestrzeni kosmicznej. Chodziło przecież wówczas o stworzenie programu, własnego programu sondaży atmosferycznych. Fakt, że się to udało zrealizować, że wykonano szereg udanych rakiet jak i ich wyposażenie, że stworzono specjalne placówki badawcze i ośrodek sondażowy — jest piękną kartą w dziejach polskich badań atmosfery okołoziemskiej. Do roku 1973 wystartowało przecież 181 rakiet jednego tylko typu „Meteor-1", przynosząc informacje o wiatrach w stratosferze. Dzięki rakietom z rodziny „Meteorów" osiągano znaczne wysokości, dotąd nie dostępne ani dla statków powietrznych, ani dla balonów sondażowych. Rakiety „Meteor-1" sięgały pułapu 35 km, „Meteor-2" wysokości 90 km, a „Meteor-3" wysokości 65 km.

Począwszy od 1967 roku polska Służba Pogody odbiera obrazy chmur przekazywane przez satelity meteorologiczne. Zakład Badań Rakietowych i Satelitarnych Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej (dawnego PIHM) w Krakowie jest jednym z nielicznych tego rodzaju ośrodków europejskich, który zainicjował i prowadzi sondaże meteorologiczne przy wykorzystaniu techniki rakietowej.

Począwszy od roku 1958, a więc w niedługim czasie po umieszczeniu przez ZSRR pierwszego sztucznego satelity Ziemi, nasze obserwatoria astronomiczne rozpoczęły zorganizowane obserwacje sztucznych obiektów kosmicznych, współpracując z Akademią Nauk ZSRR w ramach tak zwanego Międzynarodowego Roku Geofizycznego. Powstało wówczas w Polsce 11 stacji obserwacyjnych, wyposażonych w odpowiedni sprzęt radziecki — lunetki AT1. Polskie stacje działały wspólnie z podobnymi placówkami zagranicznymi, koordynowanymi przez radzieckie centrum Kosmos. Obserwacje te, niezwykle popularne w pierwszych latach ery kosmicznej, umożliwiły poznanie wielu zagadnień związanych nie tylko z ruchem ciał poruszających się po orbitach okołoziemskich, ale również z atmosferą ziemską i jej właściwościami fizycznymi. Polskie badania, o czym może nie wszyscy wiedzą, stały się między innymi podstawą do uściślenia nowych wtedy pojęć i teorii, dotyczących budowy jonosfery i pasów promieniowania Van Allena. W 1960 roku opublikowano pierwszy numer biuletynu polskich obserwacji sztucznych satelitów. W dwa lata później akademie nauk krajów socjalistycznych powołały komisję koordynującą badania satelitarne, przyjmując dwa kierunki badawcze: geodezję i badania górnej atmosfery.

W roku następnym Polska stała się członkiem COSPAR, organizacji międzynarodowej zajmującej się badaniami Kosmosu. Rozpoczęto u nas intensywne prace meteorologiczne i medyczne, związane z zagadnieniami kosmicznymi. Dopiero jednak od roku 1967 można mówić o perspektywach rozwoju wszystkich badań kosmicznych. W tym bowiem okresie powstaje Interkosmos, organizacja poświęcona współpracy międzynarodowej krajów socjalistycznych w badaniu i pokojowym wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej.

Uczeni polscy wraz ze swoimi kolegami z sześciu państw członków Interkosmosu (Bułgarii, NRD, CSRS, Rumunii, Węgier i ZSRR) rozpoczęli badania jonosfery w roku 1969, kiedy to wykorzystano pokład satelity „Kosmos-261" do umieszczenia aparatury i wspólnych prac naukowych. Później przyszła seria — obecnie już jedenaście sztuk — sztucznych satelitów noszących miano „Interkosmos". W każdym prawie doświadczeniu współuczestniczyli polscy uczeni, jak również nasze obserwatoria. W roku 1970 po raz pierwszy polska aparatura naukowo-badawcza wyniesiona została na wysokość 500 km, na pokładzie radzieckiej rakiety „Wertikal". Aparatura ta, przeznaczona do pomiaru promieniowania rentgenowskiego Słońca, powstała w Instytucie Astronomicznym Uniwersytetu Wrocławskiego i Zakładzie Astronomii Polskiej Akademii Nauk. Również w roku następnym na pokładzie rakiety „Wertikal-2" umieszczona została polska aparatura do badania atmosfery. Dokonano cennych badań na wysokościach od 90 do ponad 400 km.

Wielkim wydarzeniem naukowym i technicznym w roku 1973 był start satelity „Interkosmos", noszącego imię Kopernika i liczbę 500. Na pokładzie tego satelity umieszczono między innymi polską aparaturę, dzieło pracowników Uniwersytetu im. Mikołaja Kopernika w Toruniu i Instytutu Lotnictwa w Warszawie. O tym, jak ważna jest praca polskich uczonych i wszystkich specjalistów we wspólnocie „Interkosmosu", świadczyć może wypowiedź przewodniczącego Rady „Interkosmosu" w Akademii Nauk ZSRR, prof. Borysa Pietrowa, zamieszczona w prasie polskiej:

„Uważam za swój miły obowiązek wyróżnienie wielkiego wkładu nauki polskiej do realizacji programu „Interkosmos", w którym uczestniczy 10 państw socjalistycznych. Polscy uczeni — pisze prof. Pietrow — mają duży udział w rozwiązywaniu problemów biologii i medycyny kosmicznej, posiadających wielkie znaczenie poznawcze i praktyczne". I dalej cytuję profesora: „Uczeni polscy biorą także aktywny udział w badaniach z zakresu fizyki kosmicznej i opracowali do tych celów oryginalną aparaturę naukową... Szczególnie interesujące są te fragmenty badań, które prowadzi się podczas intensywnych wybuchów na Słońcu. Wnoszą one poważny wkład do rozwiązania jednego z najważniejszych problemów fizyki kosmicznej." Nie przypadkiem więc polscy uczeni przygotowują się do nowego doświadczenia kosmicznego, które zostanie przeprowadzone w ramach „Interkosmosu" w roku przyszłym. Doświadczenie nosi kryptonim „Bioblok". W Kosmos wyruszą organizmy żywe (zwierzęta), a zespół naszych specjalistów badać będzie wpływ między innymi stanu nieważkości na procesy wewnątrzkomórkowe. Nasi fizycy już przygotowują aparaturę badawczą do nowego doświadczenia związanego z jonosferą. Polski spektrograf, podobnie jak na satelicie „Kopernik-500" wyniesiony zostanie w Kosmos na pokładzie radzieckiego satelity mniej więcej za dwa lata. Inne doświadczenie opracowane przez uczonych z Katedry Astronomii Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza przeznaczone jest ni mniej ni więcej tylko do pomiarów na powierzchni Księżyca (chodzi o aparaturę astrometryczną). Nie wykluczone, że w połowie lat osiemdziesiątych nasza aparatura wyląduje na Srebrnym Globie, wyniesiona tam za pomocą radzieckich próbników przeznaczonych do systematycznych badań naturalnego satelity Ziemi. Brzmi to zapewne zbyt fantastycznie, ale warto przypomnieć, że jeszcze do niedawna wszystkie prace związane z badaniami Kosmosu wydawały się fantazją.

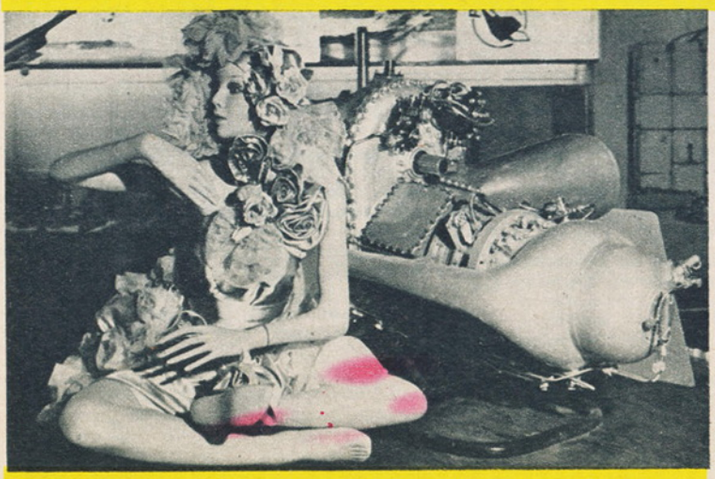
O możliwości włączenia się naszego kraju do systemu łączności satelitarnej pisaliśmy przed laty. Obecnie, właśnie w dniu 22 lipca, będziemy świadkami otwarcia pierwszej polskiej stacji łączności satelitarnej współpracującej w systemie „Intersputnik". Fantazja stała się rzeczywistością. Polscy i radzieccy specjaliści zbudowali w Psarach, w Górach Świętokrzyskich, stację w rekordowym czasie 12 miesięcy. Antena naszej stacji ma 12 m średnicy i masę 4,5 tony. Rozpoczęto już odbiór sygnałów z Kosmosu, za trzy miesiące uruchomiona zostanie część nadawcza stacji.

Na pewno nie stać nas na budowę wielkich rakiet nośnych, ale nasze prace badawcze prowadzone we wspólnocie państw socjalistycznych mają należne miejsce i są cenione. Dzięki tej wspólnocie droga w Kosmos jest dla nas otwarta.

P. E.

Pawilon targowy Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego. Na pierwszym planie — samolot PZL-106 i motoszybowiec SZD-45 „Ogar". W głębi — samochody-dziki elektryczne „Melex".

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY 74



Tego jeszcze nie było! Barwne kobiety-kwiaty zdobiły sprzęt lotniczy. Tutaj — silnik turbinowy GTD-350 śmigłowca Mi-2.

Motoszybowiec SZD-45 „Ogar" (wyżej) oraz samolot PZL-104 „Wilga" (poniżej).

Tekst: JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Zdjęcia: MARIAN KOBRZYŃSKI

Tegoroczna ekspozycja Polskiego Przemysłu Lotniczego na II Międzynarodowych Targach Technicznych w Poznaniu była naprawdę godna roku jubileuszu PRL i rangi tego przemysłu. Własny obszerny pawilon, dużo nowości technicznych oraz pomysłowa oprawa plastyczna przyciągały wielu zwiedzających z kraju i zagranicy.

Mówiąc krótko: tak bogatej ekspozycji Polskiego Przemysłu Lotniczego jeszcze nie było! Zaczniemy więc od nowości.

PZL-106

Biało-czerwony samolot o charakterystycznej garbatej sylwetce, to pokazany po raz pierwszy szerszej publiczności nowy polski samolot rolniczy PZL-106, rodem z WSK-Okęcie w Warszawie. Pierwszy prototyp był oblatany w 1973 r. Jest to samolot specjalny, przystosowany do wysiewania płynów, proszków i granulatów rolniczych oraz rozpylania środków ochrony roślin i nawozów sztucznych. Pojemność zbiornika dla chemikalii — 1 300 dm³ (ok. 1 000 kg). Prędkość robocza — 120 do 160 km/h, wznoszenie — 5,4 m/s, rozbieg — 102 m, dobieg — 105 m. Masa całkowita samolotu — 2 160 kg.

Jest to dolnopłat konstrukcji metalowej ze stałym podwoziem. Laminatowy zbiornik chemikaliów rolniczych znajduje się w przedniej części kadłuba przed kabiną pilota.

Zwraca uwagę doskonała widoczność ze szczelnej i świetnie wentylowanej kabiny pilota oraz starannie przemyślane, szybkie ładowanie chemikaliów. Nowoczesny osprzęt agrolotniczy zapewnia szerokość opylania lub zraszania 25—45 m.

PZL-106 jest przewidziany do łatwej zabudowy różnych silników tłokowych — gwiazdowych lub rzędowych — oraz turbośmigłowych w zakresie mocy od 360 do 600 KM.

W obcojęzycznych wydawnictwach targowych PEZETEL samolot PZL-106 nosi nazwę „Kruk", a jego dostawy eksportowe przewiduje się w 1975 r. Ma on zastąpić samoloty PZL-101 „Gawron" (których wyprodukowano już ok. 400 dla kraju i na eksport do Indii, Turcji, Austrii, Finlandii i Węgier).

SZD-45 „OGAR"

Dwumiejscowy motoszybowiec „Ogar" robi już światową karierę, czego dowodem może być m. in. tegoroczny Salon Lotniczy w Hanowerze w NRF. W Poznaniu pokazano pierwszy prototyp „Ogara" (0001) z podwoziem jednokołowym, bez wsporników podskrzydłowych.

Każdy kto zna dotąd „Ogara" tylko ze zdjęć i rysunków, będzie urzeczony — widząc motoszybowiec w naturze — pięknem jego kształtów. Rysunek niestety nie oddaje nawet połowy uroku tej maszyny.

SO-3

Silnik turboodrzutowy przeznaczony m. in. dla samolotu szkolno-treningowego TS-11 „Iskra". Może też być stosowany w gondolach podskrzydłowych w samolotach dwusilnikowych. Jego ciąg max. wynosi — 1 000 kG, zakres prędkości obrotowych — 6 900 do 15 600 obr./min., masa własna — 320 kg. Jest to silnik z 7-stopniową sprężarką osiową i 1-stopniową turbiną.

K-5

Czterosuwowy, gwiazdowy, 7-cylindrowy silnik tłokowy przewidziany dla samolotów rolniczych, turystycznych, dyspozycyjnych itp. Moc nominalna — 323 KM, prędkość obrotowa — 2 400 obr./min., pojemność skokowa — 13,42 dm³ stopień sprężania — 6,5. Silnik może być wyposażony w śmigło o stałej liczbie obrotów i ustawione w chorągiewkę. Wyróżnia się niezawodnością i ekonomicznością.

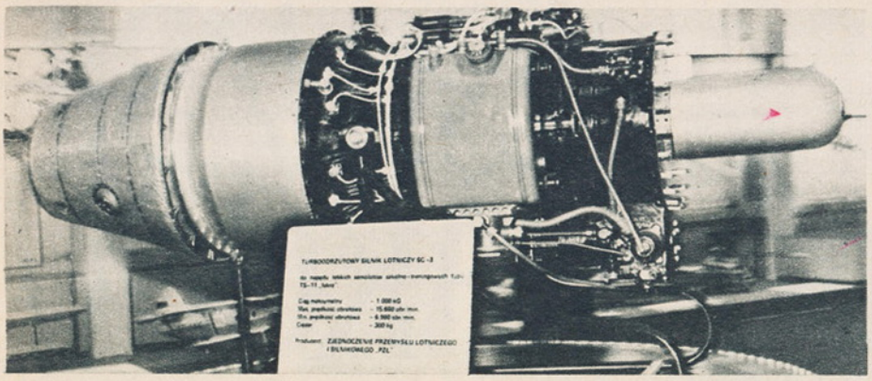
ROZMAITOŚCI

Z okazji Targów Poznańskich podano kilka interesujących danych świadczących o dynamicznym rozwoju Polskiego Przemysłu Lotniczego. A więc: ponad 60% produkcji idzie na eksport do ponad 50 krajów. W geografii eksportu dominuje Europa (ok. 65%), potem Azja i Afryka, Ameryka Północna, Ameryka Południowa, i Australia. Wyprodukowano dotąd ponad 6 000 samolotów An-2 oraz ponad 3 500 szybowców.

Podczas trwania Targów nad jego terenem odbywały się loty pokazowe śmigłowców oraz samolotów.

Najciekawsze eksponaty lotnicze pawilonu Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego PZL pokazujemy na zdjęciach. Jeśli dodamy do tego bogaty zestaw przyrządów pokładowych oraz eksponatów świadczących o nowoczesności technologii produkcyjnej, otrzymamy przegląd imponujących osiągnięć i możliwości przemysłu lotniczego Polski Ludowej.

A jeśli chodzi o tegoroczną obsługę targowa PZL, to pod względem fachowym, jak i... urody, nie miała sobie równej chyba w całym bez mała 30-leciu.



Silnik turboodrzutowy SO-3 (wyżej); silnik tłokowy K-5 (z prawej) oraz PZL-106 (niżej) — rasowa sylwetka nowoczesnego samolotu rolniczego.

Nasze znakomite szybowce „Pirat" i „Jantar-Standard" przyciągały uwagę zwiedzających. W kabinie „Pirata" kobieta-kwiat (oczywiście manekin).

Tutaj najlepiej widać, że PZL-106 to nie karzełek, a p. Grażyna z WSK-Okęcie dobrze reklamowała wyroby tej znanej firmy.

W SŁUŻBIE NARODU

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

Zdjęcie frontowe. Zastępca dowódcy 1 Armii Wojska Polskiego do spraw polityczno-wychowawczych płk Piotr Jaroszewicz wśród lotników 4 Dywizji Lotniczej WP. Pierwszy z lewej — zastępca dowódcy 4 dywizji do spraw polityczno-wychowawczych płk Jerzy Bogdanowski.

Ludowe Wojsko Polskie, wykonując w latach 1944—1948 wiele odpowiedzialnych zadań o charakterze państwowym i ogólnonarodowym, przyczyniło się do szybkiej stabilizacji powojennego życia kraju. Żołnierze ludowego WP zarówno w czasie wojny jak i w toku pokojowej pracy zadokumentowali, że są wiernymi synami swej Ojczyzny, na których w chwilach próby zawsze można liczyć.

Walka polityczna i zbrojna, tocząca się w Polsce między siłami demokracji i socjalizmu, a siłami reakcji i wstecznictwa, wymagała od młodego państwa ludowego szczególnie dużego wysiłku, a jej wynik miał decydujące znaczenie dla przyszłości kraju. W wysiłku tym nie brakło również żołnierzy wojsk lotniczych — integralnej części ludowego WP. Żołnierze naszego lotnictwa wnieśli także liczący się wkład w dzieło pokojowego budownictwa i utrwalenia władzy ludowej w Polsce, wykazując swoją wierność i oddanie Ojczyźnie oraz gotowość do wykonania każdego postawionego zadania. W tym trudnym okresie odbudowy kraju ze zniszczeń wojennych stan osobowy wojsk lotniczych wziął aktywny udział w życiu społeczno-politycznym i akcjach społeczno-użytecznych, będąc w stałej gotowości do pomocy i obrony w każdej potrzebie.

Pierwszą wielką akcją, w której wojsko pospieszyło z pomocą ludności cywilnej, było przeprowadzenie reformy rolnej. Wojskowe brygady parcelacyjne przeprowadziły podział ziemi i określiły działki przeznaczone dla prawowitych właścicieli — chłopów, a także ochraniały organa władzy dokonujące parcelacji. W akcji tej wzięli także udział piloci, nawigatorzy, technicy i mechanicy 4 mieszanej dywizji lotniczej, która począwszy od końca sierpnia 1944 roku do stycznia 1945 roku bazowała na węźle lotniskowym Wola Rowska, Zadybie Stare i Kłoczew. W okolice tych miejscowości, wchodzących w skład powiatów Garwolin i Ryki, wysyłano specjalnie utworzone grupy agitacyjne. Pomagały one terenowym władzom w organizowaniu zebrań i wieców, na których oficerowie i podoficerowie wygłaszali referaty o istocie reformy rolnej proklamowanej dekretem PKWN. Całokształtem tej pracy kierował płk Jerzy Bogdanowski — zastępca dowódcy 4 MDL do spraw polityczno-wychowawczych. Największą zaś aktywnością wyróżnił się chor. Adam Penson — lektor dywizji.

Obecność oficerów i podoficerów polskich skrzydeł wśród chłopów ośmielała ich i mimo wrogiej propagandy decydowali się oni na podział ziemi obszarniczej. Ponadto udział żołnierzy lotnictwa polskiego w reformie rolnej czynił z nich zdecydowanych bojowników demokracji.

Wojsko przyczyniło się także do odbudowy i uruchomienia komunikacji lotniczej w latach 1944—1945. Materialna pomoc udzielona władzom cywilnym w odbudowie komunikacji lotniczej wyrażała się w przybliżeniu sumą około 42 mln złotych. Ponadto wojsko dostarczyło tej gałęzi gospodarki narodowej 2081 specjalistów lotniczych, w tym 457 oficerów.

Już 15 sierpnia 1944 r., na wyzwolonym terytorium Polski na wschód od Wisły, zostały uruchomione pierwsze trzy linie powietrzne: 1) Lublin — Białystok, 2) Lublin — Rzeszów, 3) Lublin — Przemyśl. W następnych dniach do sieci włączono również Jarosław, a 11 października otwarto dodatkowo linię Lublin — Mińsk Mazowiecki, którą w późniejszym czasie planowano przedłużyć do Warszawy.

Z początkiem 1945 r. działalność przewozowa lotnictwa komunikacyjnego przybrała na sile. W wyniku ofensywy zimowej Armii Radzieckiej i Wojska Polskiego nastąpiło szybkie wyzwolenie dalszych terenów naszego kraju. W tym stanie rzeczy zaszła konieczność przewozu drogą powietrzną na obszary wyzwolone przedstawicieli PKWN do organizowania państwowych władz terenowych. Powołany uchwałą Rady Ministrów z dnia 16 marca 1945 r. Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Lotnictwa WP zorganizował w tym jakże trudnym okresie łączność stolicy z miastami wojewódzkimi i z terenami wyzwolonymi oraz zapewnił komunikację w województwach. Zorganizowana sieć lotnicza o ogólnej długości 2527 km obejmowała swym zasięgiem wszystkie miasta wojewódzkie, łącząc je z Warszawą (z wyjątkiem Szczecina i Zielonej Góry).

Dowództwo Lotnictwa WP udzielało wszechstronnej pomocy Polskim Liniom Lotniczym LOT w zakresie przygotowania personelu latającego i technicznego, zakupie sprzętu lotniczego oraz przejmowaniu lotnisk wraz z urządzeniami technicznymi, transportowymi i łączności. W 1945 roku zorganizowano kursy doszkalające dla załóg samolotów komunikacyjnych. Pierwszy kurs odbył się w lipcu tego roku, a następny — w drugiej połowie sierpnia i we wrześniu. Kursy ukończyło osiem załóg. Uczestnicy tych kursów rekrutowali się prawie wyłącznie spośród pilotów wojskowych zdemobilizowanych z 2 pułku nocnych bombowców „Kraków" oraz z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". Była to jeszcze jedna z istotnych form pomocy wojska dla lotnictwa cywilnego.

Dla prosperowania komunikacji lotniczej na terenie całego kraju niezbędna była eksploatacja 18 lotnisk, które wymagały obsługi lotniskowej, a przede wszystkim odbudowy, czego władze cywilne bez współpracy z wojskiem nie były w stanie zapewnić. W związku z tym ustalono, że lotniska te będą przejmowane od lotnictwa wojskowego stopniowo, a Dział Portów Lotniczych Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji będzie ściśle współpracował z wojskowymi jednostkami lotniczymi, odbudowującymi i obsługującymi lotniska.

W grudniu 1945 roku rozformowano Oddział Lotnictwa Cywilnego przy Dowództwie Lotnictwa WP, przekazując przedsiębiorstwu PLL LOT 10 samolotów typu Li-2 z 7 samodzielnej eskadry transportowej lotnictwa cywilnego i 100 samolotów typu Po-2 z 18 i 19 pułku transportowego lotnictwa cywilnego. Ponadto przekazano sprzęt i urządzenia 8 samodzielnej eskadry transportowej lotnictwa cywilnego.

Przedsiębiorstwo PLL LOT przejęło również część personelu latającego i technicznego oraz niezbędną ilość instruktorów z jednostek lotniczych do przeszkolenia personelu cywilnego.

Tak więc, dzięki poważnemu wysiłkowi wojska, w stosunkowo krótkim czasie cywilny transport lotniczy został odbudowany. Tę trudną drogę, która zaczynała się od odgruzowania lotnisk, a prowadziła poprzez eksploatację linii przez lotnictwo wojskowe aż do pracy instruktażowej z pilotami cywilnymi — przebyliśmy w ciągu niecałego roku. W świetle tych faktów rola wojsk lotniczych w odbudowie i uruchomieniu cywilnej komunikacji lotniczej bezpośrednio po wojnie zasługuje na szczególne podkreślenie.

W pierwszych latach powojennych żołnierze ludowego Lotnictwa Polskiego włączali się aktywnie do wielkich kampanii politycznych deklarując swój czyn na szalę zwycięstwa młodej, nie okrzepłej jeszcze władzy ludowej.

Jedną z ważnych kampanii politycznych, w której aktywny udział wzięły wojska lotnicze, było referendum ludowe, przeprowadzone 30 czerwca 1946 roku. Wydany rozkaz dowódcy wojsk lotniczych nr 064 z dnia 27 maja 1946 r. nakazywał zorganizowanie we wszystkich jednostkach lotniczych 5—15-osobowych brygad propagandowych, w skład których mieli wchodzić najaktywniejsi oficerowie, podoficerowie, podchorążowie i szeregowcy. Brygady te miały działać od 7 do 30 czerwca, a więc około trzech tygodni. Ogółem wojska lotnicze zorganizowały 93 takie brygady. Działały one w zasadzie w rejonach rozmieszczenia jednostek lotniczych, a głównym ich zadaniem było prowadzenie akcji propagandowej wśród ludności cywilnej, szczególnie wiejskiej, poprzez wygłaszanie referatów, organizowanie zebrań, wieców, przedstawień amatorskich zespołów itd.

Oficerska Szkoła Lotnicza w Dęblinie utworzyła w okresie referendum 12 brygad propagandowych i 1 artystyczną. Prowadziły one pracę agitacyjno-propagandową w okolicach Radomia i Dęblina. Podchorążowie nawiązywali bliskie kontakty z miejscową ludnością, organizowali zebrania i wiece oraz występy artystyczne. Ważną przy tym rolę spełniały podchorążackie zespoły estradowe. Muzyka, humor i piosenka były również istotnym czynnikiem w walce o pozyskanie ludności dla idei młodej Polski Ludowej.

Załogi 2 samodzielnego mieszanego pułku lotniczego we wszystkich akcjach przed referendum zrzuciły z samolotów ponad 10 milionów ulotek. Na czas trwania referendum wiele samolotów z tego pułku wysłano do miast wojewódzkich, do dyspozycji okręgowych komisji wyborczych. Otrzymały one zadanie dostarczenia wyników głosowania z powiatów najbardziej zagrożonych bandami reakcyjnego podziemia do miast wojewódzkich. W tym celu na kilka godzin przed przybyciem samolotów potrzebne lądowiska odpowiednio przygotowywano i ubezpieczano.

Zdarzały się wypadki, że urny wyborcze z głosami, ze względu na możliwość silnego przeciwdziałania band reakcyjnego podziemia, nie mogły być dostarczone do powiatów samochodem. Na przykład dowództwo jednostki wojskowej w Birczy nadało drogą radiową do Przemyśla meldunek, że jedna z band UPA planuje atak na miasteczko, aby zdobyć urny z głosami. W tej sytuacji proszono niezwłocznie o samolot. Około godziny 20, przy zapadającym już zmroku, wystartował z Przemyśla w kierunku Birczy samolot Po-2 pilotowany przez ppor. pil. Adama Gawrońskiego. Pilot dokładnie przestudiował mapę i doszedł do przekonania, że w Birczy nie ma odpowiedniego lądowiska i można jedynie wylądować na łące usytuowanej pod stokiem góry. Dzięki dużym umiejętnościom pilotażowym i doświadczeniu samolot lądował w zapadających ciemnościach dość szczęśliwie. W momencie zajmowania miejsca wraz z pakietem głosów przez komisarza z Komitetu Wyborczego, Włodzimierza Komonickiego, banderowcy przystąpili do szturmu na samolot. Żołnierze z osłony otworzyli ogień do bandy. Mimo jednak intensywnego ognia banderowców start samolotu odbył się pomyślnie. Około północy ppor. pil. Gawroński przyziemia samolot na lądowisku w Przemyślu, gdzie drogę wytyczają reflektory samochodowe. Dramatyczny lot został zakończony, a urny z głosami uratowane. Okazało się potem, że „Kukuruźnik" w skrzydłach i kadłubie miał aż 23 przestrzeliny.

W okresie od 8 czerwca do początku lipca 1946 roku 5 załóg, wydzielonych z 9 samodzielnej eskadry lotnictwa łącznikowego, wykonując zadania na rzecz referendum zrzucało ulotki, przewoziło korespondencję dla poszczególnych komisji oraz przetransportowywało urny z głosami. Załogi te działały w najbardziej zagrożonych województwach: białostockim, lubelskim, rzeszowskim, kieleckim i krakowskim.

Ogólnie rzecz ujmując podkreślić należy, że grupy propagandowe z jednostek lotniczych przebywały w terenie obejmującym ogółem 4 powiaty, przyczyniając się w dużym stopniu do uzyskania zwycięstwa w referendum ludowym.

W jeszcze większym stopniu zostało zaangażowane lotnictwo w wielkiej akcji, mającej na celu zabezpieczenie wyborów do Sejmu Ustawodawczego. Dnia 4 listopada 1946 roku Naczelny Dowódca Wojska Polskiego wydał rozkaz nr 0260, nakazujący zorganizować grupy ochronno-propagandowe (GOP) w sile od 7 do 47 żołnierzy. Grupy te działały we wszystkich obwodach i okręgach wyborczych na terenie całej Polski. Ogółem w teren wyruszyło 2614 grup ochronno-propagandowych liczących 56 tysięcy żołnierzy Wojska Polskiego, w tym lotnictwo wystawiło 69 GOP obejmujących w sumie 1509 ludzi. Akcja GOP została przeprowadzona w dwóch turach: od 5 do 21 grudnia 1946 r. oraz od 27 grudnia 1946 r. do 19 stycznia 1947 roku.

Najlepszymi wynikami w akcji przedwyborczej może się poszczycić Oficerska Szkoła Lotnicza z Dęblina, która w poszczególnych powiatach województwa lubelskiego przeprowadziła 344 wiece, obejmując nimi 36 700 ludzi. W obwodach i okręgach wyborczych, w których działały grupy z OSL, na Blok Stronnictw Demokratycznych głosowało 87 proc. ludności. Unieszkodliwiono przy tym 357 członków i współpracowników band reakcyjnego podziemia i odebrano 94 sztuki broni.

Techniczna Szkoła Lotnicza działała w powiatach Błonie i Grójec, gdzie jej grupy przeprowadziły 541 wieców, w których uczestniczyło 41 000 ludzi. Podczas akcji zatrzymano 263 osoby podejrzane o współpracę z bandami.

Grupy ochronno-propagandowe z 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", działając w rejonie Jabłonny i Nowego Dworu, zorganizowały w sumie 126 zebrań. W powiecie krakowskim działały grupy z 2 i 3 pułków lotnictwa myśliwskiego, które przeprowadziły 72 wiece, likwidując 23 czynnych członków band.

Grupy z 4 pułku lotnictwa szturmowego swoją działalnością obejmowały powiat bydgoski, gdzie przeprowadzono 288 zebrań.

W opisywanej akcji na korzyść GOP wzięły także udział samoloty. Dla potrzeb Wojewódzkiego Komitetu GOP w Łodzi wydzielono samoloty Po-2 z 5 pułku lotnictwa szturmowego. Z grupami Oficerskiej Szkoły Lotniczej zorganizowano codzienną łączność przy pomocy dwóch samolotów Po-2. Ponadto w stałej gotowości bojowej znajdowały się dwa uzbrojone samoloty Po-2 do walki z bandami. W razie potrzeby samoloty te wzywali kierownicy powiatowych GOP z Lubartowa i Puław przez naziemną sieć radiową.

Samoloty z płozami przy podwoziu okazały się przydatne szczególnie w styczniu 1947 r., kiedy to wystąpiła dość ostra i gwałtowna zima. Zaspy śnieżne poważnie sparaliżowały ruch na drogach Podlasia i Lubelszczyzny. Liczne wsie i miasteczka, w których działały grupy ochronno-propagandowe OSL, zostały izolowane i odcięte. W śniegu na drogach utknęło wiele samochodów dowożących żywność do oddalonych wiosek. W tej sytuacji dokonywano z powietrza zrzutów dla poszczególnych GOP.

W sumie wojska lotnicze mimo stosunkowo niedużego stanu liczbowego wniosły istotny wkład w walkę o utrwalenie władzy ludowej. Grupy ochronno-propagandowe wydzielone z wojsk lotniczych w okresie akcji przedwyborczej przeprowadziły 1567 zebrań, w których uczestniczyło około 167 tys. ludzi. Lotnicze GOP rozkolportowały 150 tys. egzemplarzy materiałów propagandowych, a samoloty zrzuciły wiele milionów ulotek. Zlikwidowano bądź też aresztowano 685 członków band i ich agentów. Odebrano przy tym 148 sztuk broni. Założono również wiele Komitetów Obywatelskich. W walkach z reakcyjnym podziemiem o zapewnienie bezpieczeństwa podczas wyborów oddało życie wielu żołnierzy naszego lotnictwa.

Znamienny jest również udział lotnictwa wojskowego w wielkiej akcji przeciwpowodziowej, jaka miała miejsce w połowie marca 1947 roku. W związku z nagłym ociepleniem, wystąpiły z brzegów wody wielu rzek. Jednak szczególnie trudna sytuacja wytworzyła się na Wiśle. Zablokowanie zatorami lodowymi nurtu Wisły spowodowało zalanie wielu nadwiślańskich miejscowości.

Zgodnie z rozkazem Ministerstwa Obrony Narodowej do walki z powodzią, wspólnie z wojskami lądowymi, przystąpiło też lotnictwo od 18 marca 1947 r. Lotnictwo prowadziło rozpoznanie zagrożonych rejonów, bombardowało zatory lodowe oraz dokonywało zrzutów żywności dla odciętej przez wody ludności, jak również paszy dla bydła.

W bombardowaniu i likwidacji zatorów lodowych, w działalności rozpoznawczej, jak i w niesieniu pomocy ofiarom powodzi wzięły udział 4, 5 i 6 pułki lotnictwa szturmowego, 7 samodzielny pułk lotnictwa bombowego, 6 samodzielna eskadra lotnictwa transportowego i Oficerska Szkoła Lotnicza.

Począwszy od 18 marca w celu oczyszczenia Wisły od zatorów lodowych dokonano 24 loty na bombardowanie, w rezultacie czego rozbito zatory pod Kazimierzem Dolnym, Wargocinem i Stężycą. Zniszczono też zerwany przez kry lodowe most drogowy w Puławach, który niesiony przez wezbrane fale Wisły zagrażał poważnie całości mostu kolejowego w Dęblinie. Ponadto udzielono pomocy w tych rejonach zagrożonej ludności. Mianowicie zrzucono dla ludności około 10 ton żywności i 6 ton paszy dla bydła. W bombardowaniach i akcji niesienia pomocy ludności w tym obszarze z OSL wyróżnili się szczególnie: por. Malowany, ppor. Cz. Gagajek, por. Pauczak, por. T. Litwiński. Szef służby spadochronowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej por. T. Litwiński dokonał wówczas w miejscowości Stanisławów koło Leoncina rekordowego skoku z wysokości 120 metrów na małą, położoną wśród rozlanych szeroko wód Wisły wysepkę, gdzie znajdowali się odcięci od świata ludzie.

W okresie od 22 do 26 marca 1947 r. 4, 5 i 6 pułki lotnictwa szturmowego oraz 7 samodzielny pułk bombowy wykonywały bombardowania zatoru lodowego o długości 12 km na Wiśle w okolicy Zakroczymia. Szturmowce zrzucały przeważnie bomby burzące i odłamkowo-burzące o wagomiarze 100 kG, a bombowce — 250 kG. 23 i 24 marca 4 pułk lotnictwa szturmowego bombardował dwa zatory lodowe na Odrze: jeden 10 km na południe od Kostrzynia i drugi na południe od Szczecina.

Biorąc udział w akcji likwidowania zatorów, pułki lotnicze w znacznym stopniu przyczyniły się do obniżenia poziomu wody na terenach objętych powodzią.

Istotną rolę w akcji niesienia pomocy ofiarom powodzi spełniła 6 samodzielna eskadra lotnictwa transportowego. Samoloty Li-2 tej eskadry dokonywały zrzutów żywności w specjalnych workach na spadochronach z wysokości rzędu 500 m. W każdym worku znajdowało się 60 kg chleba i 40 kg mięsa w puszkach. Zrzutów dokonywano dla mieszkańców najbardziej potrzebujących i odciętych przez powódź miejscowości. W ramach tej akcji 6 eskadra w ciągu 27 i 28 marca dostarczyła 5 ton żywności dla ludzi i 4 tony paszy dla bydła.

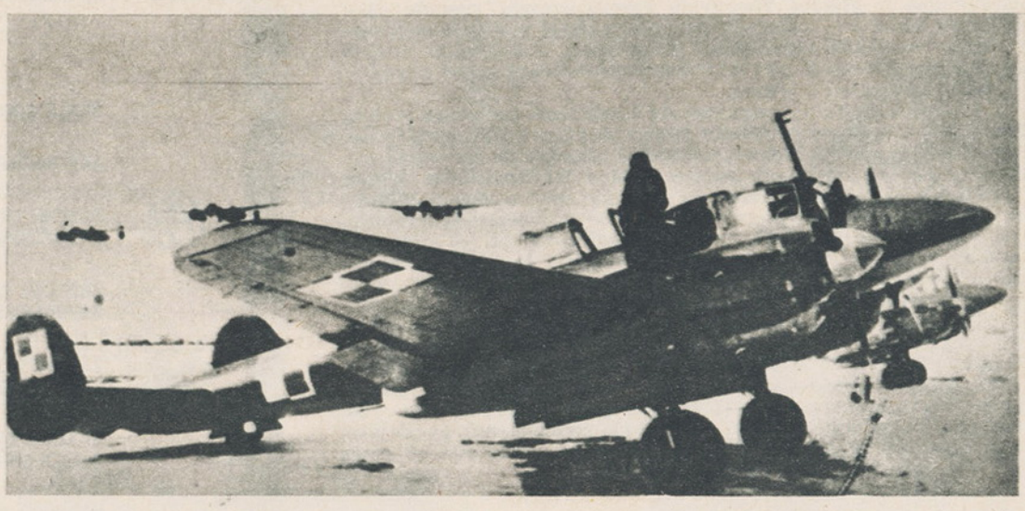
Ogółem jednostki lotnicze na bombardowanie zatorów lodowych na Wiśle i Odrze wykonały 142 loty w czasie 170 godz. i 27 min. Zrzucono przy tym około 100 ton bomb różnego wagomiaru, a dla powodzian 15 ton artykułów żywnościowych oraz 10 ton paszy dla bydła. Żołnierze wojsk lotniczych włączyli się również aktywnie do zbiórki pieniężnej na Fundusz Pomocy dla Powodzian. Wykazane więc zaangażowanie żołnierzy lotnictwa w wielkiej akcji przeciwpowodziowej w 1947 roku świadczyło o ich ofiarności i godnej postawie społecznej dla Polski Ludowej w tak przecież trudnym okresie jej odbudowy.

W pierwszych latach powojennych lotnicy jako jedni z pierwszych spieszyli z pomocą społeczeństwu w różnych akcjach związanych z likwidacją zniszczeń wojennych. Od pierwszych chwil po wyzwoleniu Warszawy brali aktywny udział w jej odbudowie, wyrażając czynem swój stosunek do stolicy, drogiej całemu narodowi. Jeszcze w czasie trwania wojny w marcu 1945 roku stan osobowy 1 pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa" zebrał ze swego skromnego uposażenia 18 530 złotych na rzecz pomocy w odbudowie stolicy. Przy czym zbiórka tych pieniędzy została zorganizowana samorzutnie, bez żadnej odgórnej zachęty. Setki lotników, pracowało w Warszawie przy odgruzowaniu, przy odbudowie Trasy W—Z, przy odbudowie Teatru Narodowego, gmachu Rady Państwa, Akademii Wychowania Fizycznego, Muzeum Narodowego i innych obiektów.

Żołnierze wojsk lotniczych aktywnie pomagali w odbudowie i przygotowaniu lotnisk dla potrzeb lotniczej komunikacji cywilnej. Lotnicy udzielili też dużej pomocy w reaktywowaniu Aeroklubu PRL. Usuwali pozostałości okupacji hitlerowskiej w Bydgoszczy i w innych rejonach Polski, gdzie były rozmieszczone pułki lotnicze. Żołnierze naszego lotnictwa pomagali również w zorganizowaniu administracji polskiej na przywróconym do Macierzy Pomorzu Zachodnim.

Żyjąc więc życiem narodu, pozostając z nim w nierozerwalnej więzi, pracą społeczną, zaangażowaniem i żarliwością żołnierze lotnictwa ludowego WP demonstrowali dowody obywatelskiej i patriotycznej postawy, będąc zawsze na pierwszej linii w społecznej służbie dla kraju. W tym trudnym okresie istnienia ludowego państwa żołnierze wojsk lotniczych prawie na każdym odcinku życia społeczno-gospodarczego wnosili swój godny wkład w dzieło budowy zrębów nowej rzeczywistości.

Samoloty Pe-2, należące do 7 Pułku Lotnictwa Bombowego, zniszczyły zatory na Wiśle w okolicy Zakroczymia (22—26 marca 1947). **Zdjęcia archiwalne (2)**



POLSKA SKRZYDLATA

Patrząc na prezentowaną tu mapę Polski w jej lotniczym kształcie, widzimy naniesione na niej umowne znaki, skróty i linie, unaoczniające działające w różnych rejonach kraju ośrodki, zakłady i instytucje lotnictwa cywilnego i wojskowego, które wyznaczają w sumie kształt współczesnej Polski Skrzydlatej w roku jubileuszu 30-lecia naszej ludowej Ojczyzny.

Znaki APRL określają rozmieszczenie aeroklubów i ośrodków lotnictwa sportowego. Przeplatają się one ze znakami czerwonego krzyża, które umiejscawiają zespoły lotnictwa sanitarnego. Niektóre największe zakłady przemysłu lotniczego znajdujemy pod oznakowaniem PZL. Podobnie jak biało-czerwonymi szachownicami oznaczono szkoły, uczelnie i niektóre instytucje lotnictwa wojskowego. Ciągłe i przerywane linie żółte pokazują lotnicze połączenia krajowe PLL LOT. Różne skróty, znane dobrze naszym Czytelnikom, wskazują najważniejsze instytucje lotnicze.

„W dorobku tego przełomowego w naszych dziejach trzydziestolecia — czytamy w Tezach Komitetu Centralnego PZPR na 30-lecie PRL — mieści się cząstka pracy każdego z nas. Chylimy głowy przed wszystkimi, którzy wnieśli swój wkład do wspólnego dzieła. Szacunkiem darzymy liczne zastępy przodowników pracy, bohaterów pracy socjalistycznej — budowniczych Polski Ludowej, których życie stanowi wzór umiłowania Ojczyzny. To nasz ofiarny, patriotyczny naród jest głównym twórcą historycznego awansu Polski — miliony prostych, skromnych, pracowitych ludzi, najczęściej znanych z nazwiska tylko w kręgu najbliższych towarzyszy pracy, lecz nie szczędzących swego trudu, aby kraj nasz rósł w siły i znaczenie."

Jakże wymowne są te słowa także w odniesieniu do setek tysięcy członków naszej społeczności lotniczej, którzy nie szczędzili trudu w pracy nad rozwojem polskich skrzydeł, chociaż nie co dzień w tej działalności świeciło nam słońce. Za każdym z tych znaków na prezentowanej tu mapie lotniczej Polski kryje się rzetelna praca tysięcy ludzi lotnictwa. Często bezimiennych, którzy — na ziemi i w powietrzu — odbudowywali i rozbudowywali nasze lotnictwo, pomnażali dorobek polskich skrzydeł.

Miernikiem tego wspólnego dzieła są również liczby, które najbardziej chyba unaoczniają bilans minionych lat. Spójrzmy więc na niektóre z nich.

Lotnictwo sportowe, najbardziej popularne i pracujące masowo na potrzeby wszystkich rodzajów lotnictwa, wyszkoliło w minionym 30-leciu ponad 300 tysięcy modelarzy oraz 2 260 instruktorów modelarstwa. Ich czołowi przedstawiciele zdobyli w sportowej rywalizacji znaczne sukcesy międzynarodowe, m. in.: trzy tytuły mistrzów świata indywidualnie i zespołowo, dziewięć tytułów wicemistrzów świata oraz po dwa tytuły mistrzów i wicemistrzów Europy, a także — rekord międzynarodowy.

W szybownictwie, rozwiniętym najbardziej dynamicznie ze wszystkich sportów lotniczych, wyszkolono podstawowo około 25 tysięcy pilotów, wylatano ponad milion godzin i przeleciano po trasach zamkniętych ponad osiem milionów kilometrów. Swymi znakomitymi sukcesami szybownicy szeroko rozsławili Polskę w świecie, wszak zdobyli cztery tytuły mistrzów świata i jedenaście tytułów wicemistrzowskich oraz pobili kilkadziesiąt rekordów krajowych i międzynarodowych. Na aktualnym koncie polskich szybowników figuruje 7 rekordów międzynarodowych, blisko 300 odznak diamentowych, 1 000 złotych i 4 200 srebrnych.

W spadochroniarstwie wyszkolono około 65 tysięcy skoczków i ponad 300 instruktorów, którzy łącznie wykonali ponad pół miliona skoków. Mamy w tej dyscyplinie sportu lotniczego także znaczne sukcesy międzynarodowe. Nasi skoczkowie zdobyli indywidualnie i zespołowo siedem tytułów wicemistrzów świata oraz pobili 12 rekordów międzynarodowych. W sporcie samolotowym natomiast wyszkolono podstawowo ponad siedem tysięcy pilotów, którzy wylatali ogółem ponad 850 tysięcy godzin.

Miarą przebytej drogi są również ogólne wyniki eksploatacyjne Polskich Linii Lotniczych LOT. O ile w 1945 r. przewieziono 26 845 pasażerów, a w 1946 — 54 489, to w 1971 r. ogólny przewóz pasażerów wyniósł 1 085 tys., a w 1973 r. — 1 563 tys. osób. Polski transport lotniczy rozwija się szczególnie dynamicznie w ostatnich trzech latach.

Miliony kilometrów nad Polską przelecieli piloci sanitarni i gospodarczy, pełniąc zaszczytną i doniosłą rolę w służbie zdrowia i gospodarki narodowej. Dynamicznie eksportujemy także swe usługi agrolotnicze za granicę. Niezwykle wysoką pozycję posiada nasz przemysł lotniczy — światowy potentat w dziedzinie produkcji szybowców, samolotów rolniczych i śmigłowców. Dodajmy, że samych tylko samolotów An-2 nasz przemysł wyprodukował ponad 6 tysięcy, a szybowców ponad 3 tysiące.

Z uzasadnioną dumą szczycimy się lotnictwem ludowego Wojska Polskiego. W minionym 30-leciu lotnicy wojskowi, wykonując z honorem swoje zadania bojowe, umacniają nieustannie obronność naszego kraju we wspólnocie państw Układu Warszawskiego. Wielce dostrzegalne i ważne są działania lotników spod znaku biało-czerwonej szachownicy na rzecz rozwoju życia społeczno-politycznego i gospodarki naszego kraju. Lotnictwo wojskowe ma też swój znamienny wkład w rozwój lotnictwa cywilnego, szczególnie sportowego. Owocna współpraca lotników wojskowych i cywilnych twórczo oddziaływa na całą naszą społeczność lotniczą.

Dziś, kiedy w roku jubileuszu trzydziestolecia naszej ludowej Ojczyzny patrzymy na mapę Polski Skrzydlatej, nachodzą nas obywatelskie refleksje. To lotnictwo polskie, którym się dziś szczycimy, jest wspólnym dziełem serc, umysłów i rąk ludzi pracy w naszym kraju. Uzasadnionej dumie z dotychczasowych osiągnięć towarzyszy też stale świadomość nowych zadań, jakie podejmujemy i podejmować będziemy w dalszej pracy nad rozwojem umiłowanego przez nas lotnictwa — jutrem Polski Skrzydlatej.

(kon)

N
Słupsk
WSOWOP
KOSZALIN
GDAŃSK
ZUA
Elbląg
Kętrzyn
OLSZTYN
ZUA
SZCZECIN
Grudziądz
BYDGOSZCZ
WSOWRIA
Toruń
BIAŁYSTOK
Inowrocław
Włocławek
Płock
DWL
POZNAŃ
WAT • WAP • ASG • ITWL • WIML • DWOPK
WARSZAWA CZLC • IL • PW
LZN
ZUA
ZIELONA GÓRA
Leszno
CWL
Kalisz
Ostrów Wlkp.
ŁÓDŹ
WOSL • SCHWL
Dęblin
Lubin
SCHPTWL
Oleśnica
Radom
LUBLIN
Świdnik
WROCŁAW
ZUA
SCHWR • WOSR
Jelenia Góra
TSWL
Zamość
KIELCE
Częstochowa
OPOLE
Stalowa Wola
Gliwice
KATOWICE
Mielec
MUZEUM LOTNICTWA
Rybnik
KRAKÓW
RZESZÓW
Bielsko Biała
CWSpad • LZN
Krosno
Nowy Sącz
Sanok
Żar
Nowy Targ
STAŁE LINIE PLL LOT
SEZONOWE LINIE PLL LOT
AEROKLUBY I OŚRODKI APRL
ZESPOŁY LOTNICTWA SANITARNEGO
ZAKŁADY PRZEMYSŁU LOTNICZEGO
ZUA
ZAKŁAD USŁUG AGROLOTNICZYCH
WOJSKO POLSKIE

NA HORYZONCIE

W naszej literaturze lotniczej mamy stale jeszcze mało publikacji o tematyce współczesnej, co budzić musi nasz stały niedosyt. Pobudza to o tyle do refleksji, ponieważ w minionym 30-leciu wiele było ważkich wydarzeń i niemało osiągnięć w dziejach polskich skrzydeł, które są jakże wdzięcznym tematem dla twórców — nie tylko dla pisarzy i publicystów ale także dla filmowców, plastyków i innych.

Literatura faktu, zbeletryzowane pamiętniki i wspomnienia oraz opracowania techniczno-historyczne, dotyczące bohaterskiego udziału lotników polskich w walce z hitlerowskim najeźdźcą na wszystkich frontach II wojny światowej, jest już dość bogata, i stale jeszcze cieszy się dużym zainteresowaniem społeczeństwa. Nie można wszakże mówić o zamknięciu tematu i na tym odcinku. Jednak coraz bardziej kłania się nam współczesność — dopomina o twórcze dokumenty swoich dni. Tych dni z dziejów tego lotnictwa, któresmy wspólnym wysiłkiem w 30-leciu budowali i rozwijali, na miarę nowych, lepszych czasów, które w dziejach naszej Ojczyzny stworzyła władza ludowa.

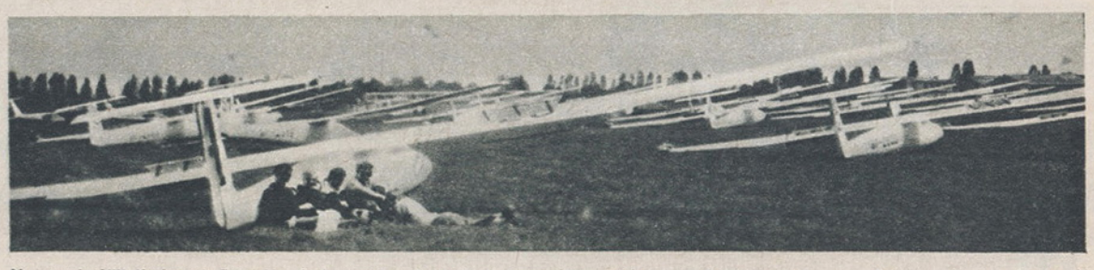
Ten 30-letni okres w dziejach polskich skrzydeł, to cała nowa i jakże brzemienna w wydarzenia epoka, w ogóle w historii lotnictwa. Czasy nam współczesne znamionują odrzutowce i loty kosmiczne, które — jak się wydaje — nawet już spowszedniały i nie wywołują takich emocji u ludzi jak 15 czy 10 lat temu. Jedno wszakże pozostało chyba niezmienne. Bez względu na stan techniki i cywilizacji. Lotnictwo — tak dawniej jak i dziś — rozbudza i rozwija tak cenne wartości, jak patriotyzm i społeczne zaangażowanie, odporność psychiczną i fizyczną, samodyscyplinę i właściwie pojętą koleżeńskość. Odgrywa niemałą rolę w przyswajaniu takich cech, jak rzetelność działania, obowiązkowość i sumienność, zdolność rozwijania współpracy i wzajemnej pomocy, chęć rywalizacji, uczciwość i solidarność, a więc tych cech osobowości ludzkiej, które manifestują się jako motoryczny czynnik postępu.

Dlatego też taką wagę przywiązujemy do twórczości lotniczej we wszelkich jej przejawach. Popularyzuje ona bowiem w społeczeństwie, a szczególnie wśród młodzieży problematykę lotniczą, jest integralną częścią propagandy lotnictwa. Jest to więc działanie wychodzące poza ramy samego lotnictwa, ma szeroki aspekt społeczny i ideowo-wychowawczy. I nie tylko. Twórczość lotnicza daje nam dokumenty naszych dni. Tych, które chcemy, aby były najlepiej i najpełniej opisane, sfilmowane i nagrane, udokumentowane w plastyce, muzyce i piosence.

Sporo jest dziedzin naszego lotnictwa, które dotknęła już co nieco współczesna twórczość. Podkreślaliśmy swego czasu w „Skrzydlatej" z uznaniem niektóre audycje telewizyjne, filmy lotnicze czy udane debiuty książkowe kilku naszych pilotów wojskowych, jak również znakomitą twórczość plastyczną i użytkową niektórych czołowych polskich artystów plastyków.

Wszystko to jednak mało. Uważamy bowiem, że dzieje naszego lotnictwa w 30-leciu zasługują na znacznie większą uwagę i usilnie się o to dopominamy. Sekunduje nam w tym dzielnie Klub Twórców Lotniczych, który prowadzi starania zmierzające do integracji frontu propagandy i twórczości lotniczej.

Ikarus



Na starcie VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych Kobiet i II Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów. Zdjęcie: Henryk Kucharski

ZAWODY KOBIET I MISTRZOSTWA JUNIORÓW

Wspólnie rozgrywane, w dniach 13—26 czerwca br. w Lesznie Wlkp., VIII Krajowe Zawody Szybowcowe Kobiet i II Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów zgromadziły na starcie łącznie 49 szybowców, pilotowanych przez 18 zawodniczek i 31 zawodników. Oprócz naszych pilotek i pilotów, w zawodach startowało 9 reprezentantek i reprezentantów NRD (4), RFN (2), Węgier (1), Jugosławii (1) i Francji (1).

Na skutek nie sprzyjającej bezsilnikowemu lataniu pogody, udało się rozegrać jedynie cztery krótkie konkurencje: docele-powroty 150 km i 184 km oraz trójkąty 120 km i 145 km.

Najlepszą wśród pań okazała się **Adela Dankowska** (Aeroklub Poznański — CWL Leszno), która zgromadziła 3 233 pkt. Już jednak dwa następne miejsca zajęły zawodniczki zagraniczne: 2. **Gudrun Scheel** (NRD) — 2 801 pkt.; 3. **Magda Sára** (Węgry) — 2 749 pkt. Następne miejsca zajęły: 4. **Anna Przybyła** (Aeroklub Radomski) — 2 649 pkt.; 5. **Irena Kostka** (Aeroklub Gdański) — 2 579 pkt.; 6. **Marcel Choisnet-Gohard** (Francja) — 2 362 pkt.

Nie popisali się nasi juniorzy, z których najlepszy, **Henryk Tobola** z Aeroklubu Słupskiego, z 2 943 pkt. zajął dopiero trzecie miejsce. Szybowcowego mistrza Polski juniorów na rok 1974 wyprzedzili: **Gerold Weber** (NRD) — 3 080 pkt. i **Friedrich Schewe** (RFN) — 2 989 pkt. Pierwszym wicemistrzem Polski został **Jerzy Bartoszek** (Aeroklub Lubelski) — 2 908 pkt., a drugim — **Bogdan Rogaliński** (Aeroklub Poznański — CWL Leszno) — 2 696 pkt. Tych dwu pilotów przedzielił następny reprezentant NRD, **Dietrich Habermehl**, który zgromadził 2 863 pkt. i zajął 5 miejsce w ogólnej klasyfikacji mistrzostw juniorów.

Szerzej o imprezie napiszemy w jednym z najbliższych numerów.

(kh)

Z LOTU PO KRAJU

*

● **W WARSZAWIE** odbyła się kolejna narada zarządów lotnictwa cywilnego krajów socjalistycznych, związanych umową o jednolitych taryfach na liniach lotniczych łączących te kraje (umowy EAPT i EAGT). Uzgodniono taryfy na nowo otwartych liniach oraz wypowiedziano się za włączeniem opłat portowych od pasażerów do taryfy przewozowej. Zmiany takie wprowadziła już w roku ubiegłym większość towarzystw należących do IATA. (o)

*

● **ZARZĄD Główny ZBoWiD** nadał Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie odznakę „Za Zasługi dla Związku Bojowników o Wolność i Demokrację". Podobną odznakę otrzymał komendant tej uczelni, gen bryg. pil. dr **Józef Kowalski.**

*

● **W WSK** „Delta-Mielec" przygotowano do wysyłki pierwsze w tym roku 5 samolotów An-2 w wersji towarowo-pasażerskiej, przeznaczonych dla Mongolskiej Republiki Ludowej.

*

● **REPREZENTACJA** Wojsk Lotniczych zajęła czwarte miejsce w mistrzostwach strzeleckich Wojska Polskiego.

●

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego we Wrocławiu otrzymał 16 czerwca turbinowy śmigłowiec sanitarny Mi-2. Zakupiono go ze składek na Narodowy Fundusz Ochrony Zdrowia, za sumę 5,6 mln zł.

●

● **ZESPÓŁ** Lotnictwa Sanitarnego w Sanoku, który przechodzi obecnie gruntowną modernizację i rozbudowę, otrzymał ostatnio nowy turbinowy śmigłowiec sanitarny Mi-2.

●

● **WE WSI** Ludomy, w powiecie obornickim, **Władysław Stelmaszyk** podjął próbę rekonstrukcji swego samolotu S-1 „Bożena", który zbudował i na którym latał w 1928 r. Zrekonstruowana maszyna przekazana zostanie Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

●

● **27-LETNI** technik z Zakładów Metali Lekkich w Kątach, **Jan Mirański,** zbudował lotnię i wykonał na niej lot, skacząc z wierzchołka góry Żar w Międzybrodziu Żywieckim. Dziennikarz krakowskiego „Dziennika Polskiego", który był obecny przy tym locie, podaje, że Mirański leciał na lotni 7 minut, przebywając odległość ponad 3 kilometry. Powierzchnia lotni Mirańskiego ma 22 metry kwadratowe, a jej ciężar wraz z uprzężą wynosi 8 kg. Według relacji „Dziennika Polskiego", Mirański marzy o lotach na lotni z Babiej Góry i Giewontu. Zamierza też udoskonalać swą lotnię i zbudować jeszcze lepszą konstrukcję.

*

● **MECHANIK** lotniczy, członek sekcji modelarskiej Aeroklubu Łódzkiego, **Kazimierz Olszewski,** zbudował samolot amatorski według własnego projektu. W następnym numerze zamieścimy pierwsze zdjęcie tej maszyny i podamy bliższe dane techniczne.

*

● **Komenda** Hufca ZHP, Aeroklub Kujawski oraz redakcja „Ilustrowanego Kuriera Polskiego" w Inowrocławiu podjęły akcję „Lotnictwo w 30-leciu PRL", która przeprowadzona będzie w 4 cyklach, od czerwca do października. Na jej zakończenie, w październiku odbędzie się II Sejmik Lotniczy o tematyce: „Udział ZHP w rozwoju zainteresowań młodzieży sportem lotniczym".

*

● **Z OKAZJI** „Dni Nowego Targu" Aeroklub Podhalański zorganizował na lotnisku pokazy lotnicze w wykonaniu modelarzy, pilotów samolotowych i spadochroniarzy.

*

● **SŁYNNE** gdańskie pięcioraczki odbyły w połowie czerwca pierwszą w życiu podróż lotniczą. Na pokładzie samolotu „Interflug" udały się bowiem wraz z rodzicami **Leokadią i Bronisławem Rychertami** oraz dwojgiem starszych braci w podróż do NRD na wczasy.

*

● **SPADOCHRONIARZE** Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu wykonali do połowy czerwca ponad 400 skoków, tj. połowę swego tegorocznego planu.

*

● **RADA** Wojewódzkiej Federacji SZMP w Poznaniu zorganizuje, wraz z Dowództwem Wojsk Lotniczych, konkurs wiedzy o lotnictwie. W sierpniu ogłoszony zostanie w Wielkopolsce młodzieżowy „Tydzień lotnictwa" i „Tydzień filmu lotniczego".

*

● **NA LOTNISKU** Okęcie w Warszawie wylądował 2 lipca br. samolot hiszpańskich linii lotniczych „Iberia" inaugurując nowe, regularne połączenie między Hiszpanią i Polską. Samoloty „Iberii" latać będą na trasie Madryt — Barcelona — Monachium — Warszawa we wtorki i soboty. W tych dniach lądować będą w Warszawie o godz. 13.40, a startować w drogę powrotną — o 14.30. Warszawa ma obecnie bezpośrednie połączenie z Madrytem 5 razy w tygodniu. Samoloty LOTU latają bowiem do Madrytu — przez Genewę — w poniedziałki, środy i piątki. Nowo otwarta linia będzie eksploatowana wspólnie przez LOT i „Iberię".

*

● **W BYDGOSZCZY** rozegrano XIII spadochronowe mistrzostwa Wojska Polskiego. W skokach indywidualnych na celność lądowania najlepszy okazał się sierż. sztab. **Edward Ligocki;** w skokach grupowych na celność lądowania zwyciężyli spadochroniarze Pomorskiego Okręgu Wojskowego.

*

● **KOMENDANT** oraz Rada Naukowa Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej nadali stopień naukowy doktora nauk medycznych mjr. lek. **Jerzemu Gajewskiemu** i kpt. lek. **Bogdanowi Owczarczykowi.** (y)

*

ZMARLI

● 25 czerwca 1974 w Warszawie, w wieku 53 lat, **TADEUSZ GAWALKIEWICZ,** długoletni zasłużony pracownik Ministerstwa Komunikacji, naczelnik Wydziału W Centralnym Zarządzie Lotnictwa Cywilnego, odznaczony m. in. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

● 29 czerwca 1974 r. w Warszawie w wieku 64 lat, **FRANCISZEK CHĄDZYŃSKI,** wieloletni zasłużony pracownik i organizator służby technicznej lotnictwa sportowego i sanitarnego od 1927 roku, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi oraz odznaką „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego". Członek Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

NASZ GOŚĆ

Niedawno przebywał w Polsce, na zaproszenie naszej redakcji, redaktor naczelny bułgarskiego miesięcznika „Awiacja i Kosmonawtika" — **Wasili Kaniew** (na zdjęciu z prawej).

Nasz gość z bratniego czasopisma lotniczo-astronautycznego, które od 16 lat ukazuje się w Bułgarii, żywo interesował się pracą naszej redakcji i polskim lotnictwem, szczególnie sportowym. Niezależnie od wymiany doświadczeń z pracy dziennikarskiej między naszymi zaprzyjaźnionymi redakcjami i ustaleniu dalszej współpracy, red. Kaniew zwiedził stolicę oraz odbył podróż po kraju, zwiedzając Poznań, Wrocław i Leszno.

W tym ostatnim zapoznał się z działalnością Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL, w którym rozgrywano akurat szybowcowe mistrzostwa Polski.

W rozmowie z nami red. Kaniew wyrażał się z najwyższym uznaniem o pracy CWL, chwaląc jego piękne obiekty i znakomite warunki do pracy szkoleniowo-sportowej. Podobne zdanie miał na temat największego u nas Aeroklubu Warszawskiego, z którego pracą zapoznał się.

Nasz bułgarski gość zebrał w czasie swego pobytu u nas sporo materiału prasowego na temat dorobku naszego lotnictwa w minionym 30-leciu. Posłuży mu on do cyklu artykułów na ten temat w miesięczniku „Awiacja i Kosmonawtika". W ten sposób nasi przyjaciele w Bułgarii lepiej poznają lotnictwo polskie i jego osiągnięcia. Przedstawiciel naszej redakcji wybiera się z kolei do Bułgarii we wrześniu i zapozna się z dorobkiem bułgarskiego lotnictwa, o czym poinformujemy Czytelników.

Sądzimy, że współpraca naszych bratnich redakcji sprzyjać będzie poszerzeniu wzajemnej informacji lotniczej, a być może i rozszerzaniu kontaktów między lotnikami Polski i Bułgarii. (y)

Zdjęcie: Marian Kobrzyński

4000 skoków

Rzucanie się w przepaść nie jest sprawą ani prostą ani zwykłą dla przeciętnego człowieka. Po prostu ogarnia go lęk. To zupełnie naturalny odruch. Instynkt ludzki, doskonalony w okresie istnienia życia na Ziemi, zakazał człowiekowi zbliżania się na skraj przepaści, a co dopiero skoku w nią.

A jednak człowiek skacze z wysoko lecącego samolotu. Rzuca się w otchłań. Spada na spotkanie Ziemi, która jest twardym dnem przepaści. Przezwyciężenie lęku, odważne spojrzenie niebezpieczeństwu w oczy, oddzielenie się człowieka od maszyny bez wahania — to głębokie i zarazem piękne przeżycie.

Skoki ze spadochronem to sport dla ludzi śmiałych i zdecydowanych, o silnej woli, dla których spadochron stał się niezawodnym przyjacielem.

Po pierwszym skoku ogarnia człowieka nieopisana radość. A gdy następuje drugi, trzeci, dziesiąty, setny, wreszcie tysięczny...? Czy wtedy radość jest podobna jak wtedy — przy pierwszym skoku?

Pod koniec ubiegłego miesiąca polski sportowiec Stefan Czerwonka wykonał, jako pierwszy w naszym kraju, czterotysięczny skok ze spadochronem. Proszę pomyśleć; cztery tysiące skoków z samolotu, spadania w przepaść, niezwykłych przeżyć i tyleż lądowań. Nie chodzi w tym przypadku o jakieś finezyjne obliczanie w rodzaju: ile czasu było trzeba, aby wykonać 4 000 skoków. Niemniej wypada podać fakt bezsporny: Stefan Czerwonka przebył między niebem a Ziemią ponad 260 godzin, co stanowi swoisty rekord.

Stefan Czerwonka należy do tych sportowców spadochronowych, którzy zaczynali skakać w pierwszych latach pięćdziesiątych. Jako reprezentant tej grupy, zresztą stale malejącej, wzniósł się Stefan Czerwonka na wyżyny działalności wyczynowej. Osiągnął tak wiele, iż nie sposób nie wyrazić mu uznania i podziwu zarazem.

W okresie uczęszczania do szkoły mechanicznej w Opolu, rozbudziły się w nim zainteresowania lotnicze. Jego myśli coraz częściej ulatywały pod chmury, oczy uważnie obserwowały każdy lecący samolot. Po prostu marzył o zostaniu pilotem.

Wkrótce też wyjechał po pierwszą życiową przygodę lotniczą. Doznał wielu niezapomnianych wrażeń po pierwszym samodzielnym locie. Wstępne bowiem szlify pilota szybowcowego uzyskał w Malborku. Działo się to w 1949 roku, a więc dokładnie dwadzieścia pięć lat temu. Rok później zgłosił się ochotniczo do służby w wojskach lotniczych. Został przyjęty. Ukończył kurs starszych silnikowych, a następnie kurs mechaników uzbrojenia lotniczego. Przebywając codziennie na lotnisku, obserwował loty i skoki spadochronowe. Wkrótce też po odbytym kursie otrzymał uprawnienia składacza spadochronowego.

Składając spadochrony i stykając się z pilotami i skoczkami, zapragnął któregoś dnia sam wykonać skok z samolotu. Zastanawiał się jednak nad tym czy w ogóle zacząć skakać. Ostatecznie nauczył się dobrze składać spadochrony, poznał ich budowę, znał przepisy użytkowania i przechowywania, zgłębił teorię skoku z samolotu. Umiał już wiele. Sam jednak nie doznał emocji, które towarzyszą skokowi ze spadochronem. Któregoś dnia zdecydował nieodwołalnie: będę skakać.

I tak się zaczęła ponad dwudziestoletnia, niezwykle pasjonująca przygoda Stefana Czerwonki ze spadochroniarstwem. Oto pewnego dnia, w maju 1952 roku, dwudziestoletni młodzieniec wykonał pierwszy skok ze spadochronem. Nim jednak do niego doszło, debiutant musiał opanować strach. Wkrótce był już za maszyną. Po chwilach niepokoju i wyczekiwania nastąpiło odprężenie. Klaśnięcie otwieranej czaszy, silne szarpnięcie i raptowny ból ciała wywołany uciskiem taśm uprzęży — uradował młodego skoczka.

Po pierwszwm skoku przyszły następne. Każdy z nich wykonywał z coraz większą satysfakcją. Coraz bardziej odczuwał zadowolenie i pewność siebie. Przełożeni szybko docenili młodego skoczka. Uznali, że powinien przejść kurs szkolenia dla wojskowych instruktorów spadochronowych. Po ukończeniu takiego kursu uzyskał uprawnienia i przez dwa lata był instruktorem w wojskach lotniczych. W grudniu 1955 roku, kiedy to po zdjęciu munduru rozpoczynał pracę w lotnictwie sportowym, miał na swym koncie zaledwie 65 skoków. Początkowo pracował w Aeroklubie Szczecińskim, następnie w Aeroklubie Wrocławskim, aby w 1957 roku przystąpić do działalności instruktorskiej w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie.

Szybko oceniono jego hart ducha, bezinteresowność, ofiarność, a nade wszystko podejmowanie zadań szkoleniowych, z których zawsze się wywiązywał, chociaż napotykał niejednokrotnie na nieprzewidziane trudności. Wiedziano, że można liczyć na niego, że zawsze wybrnie z najkłopotliwszej sytuacji.

Któregoś dnia Stefan Czerwonka postanowił zostać sportowcem. Był nadal instruktorem i jednocześnie poprzez systematyczny trening osiągnął poziom skoczka wyczynowego. Po kilku trudnych latach pracy nad przygotowaniem się do mistrzostw uznał wreszcie, że może zgłosić swój udział w zawodach. Mało znany do tej pory skoczek zajął szóste miejsce i został zakwalifikowany do Spadochronowej Kadry Narodowej. Był to jego pierwszy sukces sportowy.

W latach następnych, dzięki systematycznemu treningowi, uzyskał dwukrotnie tytuł mistrza Polski w sporcie spadochronowym. Nadal nie zaniedbywał obowiązków instruktorskich, za które wielokrotnie otrzymywał wyróżnienia i pochwały.

Od najmłodszych lat pociągało go wojsko. Nie oparł się propozycji i po blisko czternastoletniej pracy w lotnictwie sportowym, powrócił do służby w lotnictwie wojskowym. Nałożył mundur i przystąpił do pracy w charakterze instruktora szkolenia spadochronowego i ratownictwa wysokościowego w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie. Z jego osobą wiąże się rozwój sekcji spadochronowej Wojskowego Klubu Sportowego „Orlęta".

We wrześniu 1969 roku wykonał 3 000 skok z pokładu samolotu An-2 lecącego na wysokości 2 000 m. Spadał z 35-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, ze świecami dymnymi, przy czym wykonywał spirale w lewo i w prawo. Popis ten z lotniska dęblińskiego wyglądał bardzo okazale.

Nie minęło pięć lat i oto uświetnił XIII Spadochronowe Mistrzostwa Wojska Polskiego w Bydgoszczy swym kolejnym skokiem jubileuszowym, tym razem czterotysięcznym. Oczywiście nie sposób w kilku zdaniach opisać tej pięknej uroczystości jaka odbyła się na lotnisku. Oprócz oficjalnych gratulacji, kwiatów, upominków — było wiele słów prostych i serdecznych uścisków kolegów — spadochroniarzy, które bardzo wzruszyły Jubilata. Bo wraz z Zasłużonym Mistrzem Sportu Stefanem Czerwonką piękną uroczystość 4 000 skoku obchodziło całe polskie spadochroniarstwo.

★

Dwadzieścia pięć lat pracy w lotnictwie i dla niego to ogromny szmat czasu, zważywszy, iż wkład pracy instruktorskiej jak i osiągnięcia sportowe Stefana Czerwonki są niebagatelne. Ten średniego wzrostu mężczyzna, o kruczych włosach i żywych oczach, należy do ludzi małomównych i skromnych. O swych osiągnięciach mówi z przymrużeniem oka, najczęściej pomniejszając własne zasługi, bądź fakty, które związane są z jego osobą.

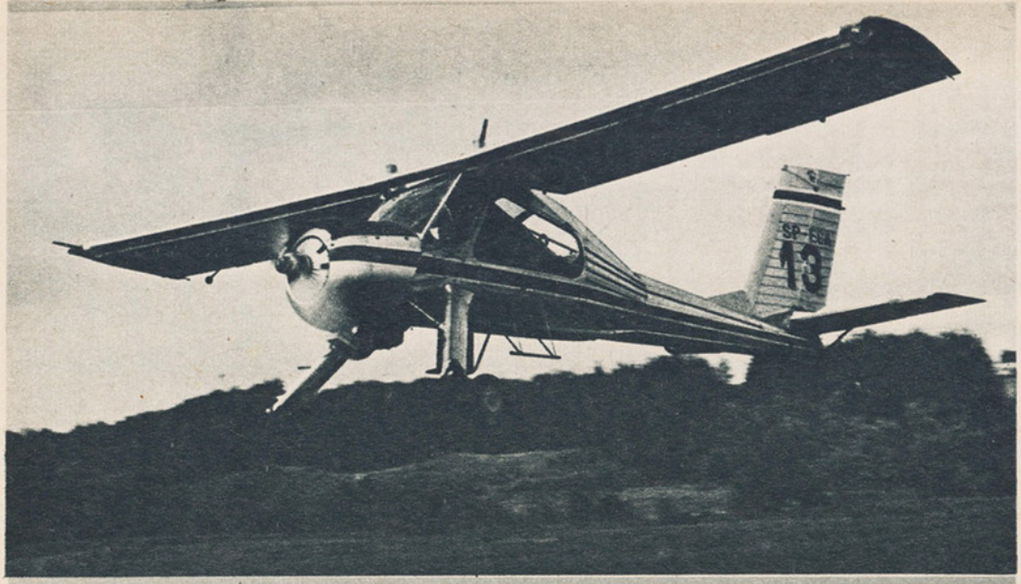
Jako jeden z wielu stanął na pierwszej linii frontu spadochronowego. Pod jego doświadczonym okiem instruktorskim uzyskało uprawnienia skoczka kilkuset adeptów tego pięknego sportu. Szkolił także młodych skoczków wyczynowych, rozwijał sport, propagował jego piękne i szlachetne idee, przygotowywał skoczków do zawodów krajowych i międzynarodowych. Wielokrotnie startował w zawodach i mistrzostwach na terenie kraju jak i poza jego granicami. Między innymi bronił barw polskich w Bułgarii, Francji, Jugosławii, NRD, RFN, Rumunii i w ZSRR. Jego czynny udział w ruchu wyczynowym sprawił, iż znalazł się na liście nielicznych w kraju organizatorów ustanawiania i poprawiania rekordów spadochronowych. Brał udział w ustanowieniu 14 rekordów w skokach grupowych, a ponadto poprawił dwa rekordy krajowe w skokach pojedynczych. W jednym z nich uzyskał rekord absolutny (0,00 m) i tym samym wyrównał rekord międzynarodowy.

Poza najwyższymi uprawnieniami spadochronowymi jest także pilotem szybowcowym i samolotowym. Skoki ze spadochronem — pozostały pasją jego życia. Skacząc z samolotu i następnie spadając na spotkanie Ziemi z prędkością samolotu sportowego, odnajduje siebie. Jest w swoim żywiole. Gdybyśmy chcieli zmierzyć wszystkie odcinki wysokości przebyte przez niego bez otwierania spadochronu, musielibyśmy wznieść się w przestrzeń kosmiczną. Byłoby to spadanie z wysokości ponad 3 tysięcy kilometrów.

Trzydzieści lat temu, kiedy ogłoszano Manifest Lipcowy, Stefan Czerwonka miał zaledwie piętnaście lat. Wówczas nawet nie przypuszczał, że zostanie sławnym sportowcem spadochronowym. Nie wiedział, że właśnie lotnictwo pochłonie go bez reszty, że jemu przekaże młodość, energię, doświadczenie — jednym słowem najpiękniejszy okres swego życia: że dając lotnictwu wszystko — w zamian zechce jedynie przeżyć chwile wzruszeń między niebem a Ziemią. Te chwile, które najbardziej rozumieją ludzie przestworzy.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zasłużony Mistrz Sportu — Stefan Czerwonka.
Zdjęcie: B. Koszewski



„WILGĄ" dziennikiem zawodnika nad województwem bydgoskim

3 CZERWCA 1974. Lotnisko Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach. To już jutro mam wystartować w I Samolotowym Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów województwa bydgoskiego z okazji festynu „Gazety Pomorskiej" i 30-lecia PRL. Głównymi organizatorami imprezy są „Gazeta Pomorska" i Aeroklub Pomorski w Toruniu. Gospodarzami i współorganizatorami Rajdu są jednak wszystkie oddziały organu prasowego KW PZPR i aerokluby województwa. Ostatnie przygotowania. Startuję jako pilot i dziennikarz w jednej osobie. Moim nawigatorem jest Marek Mokszki, młody instruktor lotniczy miejscowego aeroklubu. Wykonujemy trasę treningową na... „Gawronie". „Wilga", na której mamy lecieć, jest bowiem w rękach mechaników, którzy przygotowują ją skrupulatnie do niełatwej próby, jaką są dla samolotów zawody rajdowo-nawigacyjne.

4 CZERWCA. Załoga „Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Grudziądzkiego gotowa. Piękna, pomarańczowa „Wilga" lśni czystością i rwie się całą swą mocą do lotu. Startujemy. Dziś pierwsza, złotowa konkurencja do Inowrocławia. Nad WPT w Gniewkowie wieziemy dwie zapieczętowane koperty, z których jedna zawiera zadanie dnia. O wyznaczonym czasie meldujemy się nad WPT. Wyłożony w środku miasta znak w kształcie rzymskiej dwójki informuje, którą możemy otworzyć kopertę. Równoległe potwierdzenie przez radio i oto mamy zadanie: lot po wieloboku Gniewkowo — Radziejów — Strzelno — Janikowo — Inowrocław. Przez trzy regulaminowe minuty gorączkowo wykreślamy i obliczamy trasę. Wreszcie łapiemy kreskę kursową pod skrzydło i lecimy do pierwszego PZK. Silny, zachodni wiatr nie ułatwia zadania. Zaczynamy fatalnie. W Radziejowie, na skutek błędu w zwykłym dodawaniu, meldujemy się o minutę za późno. Na szczęście dostrzegamy błąd i dalej lecimy już w czasie. Przeżywamy denerwujące chwile — długo nie możemy znaleźć ani jednego znaku. Osiągamy wreszcie metę i lądujemy na niewielkim lotnisku Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu. Miłe powitanie i kwiaty od harcerek. Za chwilę „spowiadamy się" przed kierownikiem sportowym i głównym sędzią Rajdu, Zdzisławem Trederem. Mamy cztery znaki i jak się później okazuje, prawie minutowe spóźnienie na I PZK. Mimo to, wynik nie jest chyba najgorszy.

Ogłoszenie wyników. Konkurencję wygrywają ex aequo załogi: pil. **Marek Bukowski** (Bydgoszcz) — red. **Mieczysław Kowalski** („Gazeta Pomorska") i **Jan Robaczewski** (Toruń) — **Janina Słomińska** („Sztandar Młodych"). My jesteśmy na czwartym miejscu, ze stratą zaledwie 55 punktów do najlepszych.

5 CZERWCA. Po południu startujemy do drugiej konkurencji. Trasa wiedzie przez Kruszwicę, Płowce, Orle i Kłóbkę do Włocławka. Na 102-kilometrowej trasie mamy zidentyfikować aż 8 obiektów na podstawie zdjęć oraz dodatkowo 7 specjalnie wyłożonych znaków. Żegnani przez gościnny Inowrocław i zespół artystyczny szkoły podstawowej w Rojewie, odlatujemy na trasę. Już na pierwszych kilometrach urozmaiconej trasy odnajdujemy trzy sprytnie ukryte znaki. Na trasie walka na całego. Trzeba dobrze kręcić głową, żeby nie przeoczyć obiektu lub znaku, a przy tym pilnować regularności lotu. Idzie nam nie najgorzej. Na mecie okazuje się jednak, że przepuściliśmy dwa zdjęcia (obiekty) i jeden znak. Na osłodę udaje mi się jako jedynemu z całej stawki 11 pilotów wylądować w najwyżej punktowanym prostokącie.

We Włocławku znów serdeczne powitanie i kwiaty od harcerek. Kolacja w nowym pięknym hotelu „Kujawy", gdzie mieszkamy. Przedstawiciel miejscowych władz zapoznaje nas z osiągnięciami miasta.

Ogłoszenie wyników. Konkurencję ponownie wygrywa członek kadry juniorów, **Marek Bukowski**, którego mocno wspomaga red. **Mieczysław Kowalski**. My jesteśmy jednak na dobrym drugim miejscu, tylko 12 punktów za zwycięzcami. Awansujemy też na drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej. Nagród, ufundowanych przez zakłady pracy Włocławka, starcza nie tylko dla zwycięzców.

6 CZERWCA. Włocławek przygotował program, którego starczyłoby co najmniej na kilka dni. Tymczasem mamy zaledwie kilka godzin czasu.

„Wilgi", „Gawrony", Zliny-526F i jedyny Jak-18 — już gotowe do startu. W 5-minutowych odstępach wychodzimy w powietrze. I PZK — Skępe k. Lipna, II PZK — Golub Dobrzyń. Stąd zaczyna się „prawdziwe latanie", czyli po trasach łamanych. Tańcząca nieustannie busola jest coraz mniej przydatna. Liczy się przede wszystkim nawigacja szczegółowa, czyli „lataniem po meblach". Na całej trasie coraz więcej niespodzianek, w postaci trudnych do odnalezienia znaków i obiektów. W kabinie mamy rekordową ilość 17 zdjęć, a na trasie jeszcze dodatkowo 7 znaków! Przemyślność Zdzisława Tredera niejednej załodze wychodzi bokiem. Na łuku do Lisich Kątów, na którym nie obowiązuje wystawienie ukrytych punktów kontroli czasu, samoloty, nie żałując gazu, zwijają się więc jak w ukropie. Mocno zemocjonowani, meldujemy się jednak w czasie nad lotniskiem Aeroklubu Grudziądzkiego wychwytując dosłownie w ostatniej chwili dwa obiekty i dwa znaki, z tym iż jeden z nich leżał na... lotnisku. Nasza arcydzielnie spisująca się w powietrzu „Wilga" SP-EAP ląduje w najwyżej notowanym prostokącie, za 60 punktów, i na dziś mamy dosyć emocji sportowych.

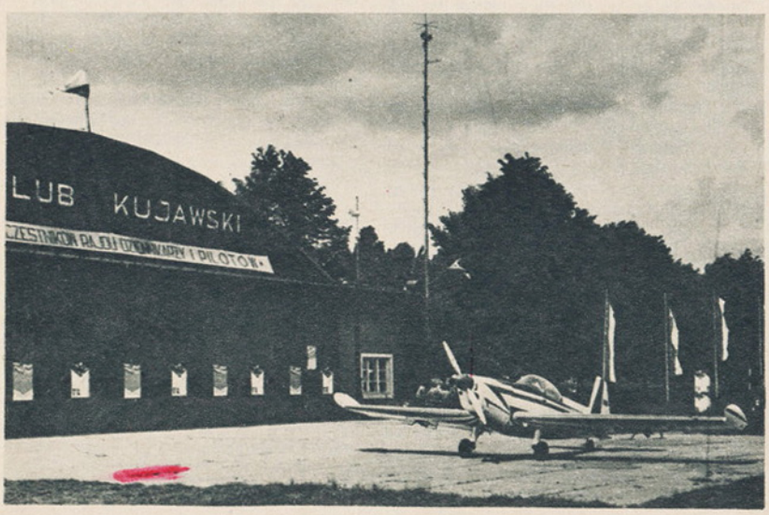
7 CZERWCA. Odczytanie wyników wczorajszego etapu i rozdanie nagród zwycięzcom.

Wraz z Markiem przeżywam chwile wielkiej radości. W konkurencji **zajęliśmy pierwsze miejsce**, ex aequo z pil. **Janem Robaczewskim** i red. **Janiną Słomińską**. Co jednak ważniejsze, wyszliśmy na prowadzenie w klasyfikacji ogólnej!

Przed nami — ponownie lot po łukach, w kierunku Bydgoszczy. W kabinie rozkładamy i tym razem niemałą ilość 11 zdjęć. Na trasie będzie jeszcze pewnie sporo znaków. Opuszczamy gościnny Grudziądz. Tuż po starcie, w stronę Borów Tucholskich, lecz jeszcze przed przeleceniem Wisły, wyłapujemy znak i identyfikujemy zdjęcie. Kolejne obiekty odnajdujemy w Świeciu. Tuż przed Chełmnem, na krótkim odcinku prostym kolejny znak i widoczny z powietrza punkt kontroli czasu. Lecimy regularnie, nie powinno być więc punktów karnych. Początek mamy bardzo dobry. Gorzej zaczyna nam się wieść na następnym łuku, do Bydgoszczy.

I oto już lotnisko. Łącznie mamy 12 obiektów i znaków, na 20 możliwych, co jest czwartym rezultatem dnia. Jan Robaczewski lecący z red. Janiną Słomińską ma ich jednak aż 18! Wygrywa konkurencję i wychodzi na pierwsze miejsce w klasyfikacji lotniczej po czterech konkurencjach. My spadamy na drugą pozycję. Nie jest

Odświętnie udekorowane lotnisko Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu, gdzie bardzo serdecznie, tak jak we wszystkich miastach etapowych, podejmowano dziennikarzy i pilotów.



Uczestnicy I Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów woj. bydgoskiego na lotnisku Aeroklubu Grudziądzkiego w Lisich Kątach.

Zdjęcia: Henryk Kucharski i Jan Michalski

źle, ale przecież było lepiej. Pocieszamy się jednak, że z nowym liderem nie wstyd przegrać. Mimo młodego wieku legitymuje się on już startem w mistrzostwach Polski i sporymi sukcesami w innych zawodach ogólnopolskich. Ma też za sobą solidny trening i jest w formie.

8 CZERWCA. W stolicy województwa, Bydgoszczy, jesteśmy serdecznie podejmowani przez miejscowe zakłady pracy.

Dziś — próba również bardzo trudna — lot po krzywce, od startu aż do mety w Toruniu. Na szczęście zdjęć jest już trochę mniej, bo tylko osiem, ale za to wieje silny wiatr, który zwłaszcza na dolocie może być poważną przeszkodą w zameldowaniu się w wyliczonym czasie. Wszyscy zawodnicy przygotowują się skrupulatnie do ostatniego zadania w powietrzu. Przez te kilka dni zdążyliśmy się nieźle poznać i zadzierzgnąć więzy przyjaźni. Wiemy, kto jest mocny i do kogo szczęście uśmiechało się mniej. Każdy jednak pragnie walczyć do końca.

Krzywka jest trudną próbą dla samolotów, zwłaszcza ich silników. Wszystkie jednak spisują się znakomicie. Pomimo znacznych odstępów czasowych, spotykamy kilka samolotów na trasie.

Dla nas była to najbardziej nerwowa konkurencja. Broniliśmy wysokiego drugiego miejsca, a tuż, tuż za nami byli groźni rywale, mający znacznie większe doświadczenie zawodnicze od nas. Po trudnej walce w powietrzu, z niewielką ilością atutów, zameldowaliśmy się wreszcie na mecie. W szerokim kręgu nadlotniskowym pragnę uspokoić się przed ostatnią próbą — lądowaniem w wyznaczonym prostokącie. Na trasie dałem chyba z siebie zbyt wiele i palę lądowanie.

Długo każą nam czekać na przekazanie odnalezionych obiektów i znaków. Wreszcie „spowiadamy się" po raz ostatni w tej pięknej imprezie. Okazuje się, że nie jest tak źle, jak sądziliśmy. Konkurencja była jednakowo trudna dla wszystkich. Mamy 5 zdjęć i 4 znaki, na łączną ich ilość 12.

W Toruniu, jak we wszystkich miastach etapowych, witają nas kwiaty i przemili gospodarze, którym tym razem przewodzi kierownik Aeroklubu Pomorskiego i Rajdu, Stefan Mrozowicz, towarzyszący nam przez cały czas trawnia imprezy.

9 CZERWCA. Znamy już wyniki wszystkich trzech klasyfikacji I Samolotowego Rajdu Dziennikarzy i Pilotów woj. bydgoskiego.

W konkurencjach lotniczych zwyciężył pil. Jan Robaczewski z Aeroklubu Pomorskiego lecący z red. Janiną Słomińską ze „Sztandaru Młodych". Na drugim miejscu uplasowała się załoga „Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Grudziądzkiego, czyli piszący te słowa i Marek Mokszki. Dziennikarskie jury najwyżej oceniło prace red. Mieczysława Kowalskiego z „Gazety Pomorskiej", znanego dziennikarza z 20-letnim stażem pracy w Bydgoskiem. On też, wraz z pilotem Markiem Bukowskim z Bydgoszczy, znalazł się na pierwszym miejscu w klasyfikacji łącznej całego Rajdu. Mnie nie udało się utrzymać drugiego miejsca i po szóstym rezultacie wśród dziennikarzy, spadłem wraz z Markiem na czwarte miejsce w łącznej klasyfikacji (pełne wyniki już podaliśmy).

Niezależnie jednak od emocji sportowych, jakich dostarczył Rajd, było to przemiłe, interesujące i pożyteczne spotkanie, tak dla pilotów jak i dziennikarzy. Ci pierwsi mogli jeszcze raz sprawdzić się podczas wielce uczącej, zawodniczej rywalizacji w powietrzu. Dziennikarze natomiast mieli rzadką, a właściwie jedyną okazję spojrzenia na piękną ziemię bydgoską z lotu ptaka, z którego widać więcej.

HENRYK KUCHARSKI

Załoga „Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Grudziądzkiego, red. pil. Henryk Kucharski i nawig. Marek Mokszki, przy swojej „Wildze".

naczelnik

Pilot szybowcowy i samolotowy oraz działacz lotniczy jest najmłodszym w kraju naczelnikiem, któremu powierzono kierowanie tak wielkim, bo liczącym ponad 120 000 mieszkańców, organizmem administracyjnym. W chwili otrzymywania aktu nominacyjnego na naczelnika miasta i powiatu Grudziądz, a było to w grudniu 1973 r., mgr inż. **HENRYK JĘDRZEJEWICZ** (na zdjęciu) liczył bowiem zaledwie 32 lata.

Jest szczupły, dość wysoki, kruczowłosy, o pociągłej twarzy. Opanowany w ruchach i geście, mówi wyraziście i klarownie. W bezpośredniej rozmowie opowiada z wielkim zaangażowaniem o sprawach miasta i pięciu skupionych wokół niego gmin, o życiu ludzi, ich osiągnięciach, problemach i perspektywach. Miasto i powiat Grudziądz, szczycące się wiekowymi tradycjami, poważnie zniszczone podczas wojny, w 30-leciu PRL dokonało ogromnego skoku jakościowego, stając się ważnym ośrodkiem gospodarczym województwa bydgoskiego, zajmując niepoślednie miejsce na mapie gospodarczej kraju. Lotnictwo, które darzy szczególną sympatią, znalazło także należne mu miejsce w całokształcie spraw miasta i powiatu.

Przez ponad pół roku, jakie upłynęło od jego nominacji, zdołał okrzepnąć na nowym, wysokim stanowisku. Nie było to jednak łatwe. Chociaż miał sporo doświadczenia w działalności społecznej, wiele nocy spędził na dokształcaniu się. Potrafił też skorzystać z wiedzy i praktyki najlepszych pracowników administracji. Nie uważając się za człowieka, który już wszystko wie, po przeanalizowaniu wielu aspektów sprawy potrafi jednak ocenić hierarchię potrzeb i ważności, podjąć obiektywną i sprawiedliwą decyzję.

Niełatwo dziś powiedzieć, które z tych i podobnych cech, składających się na dobre wypełnianie obowiązków kierownika tak dużej jednostki administracyjnej, należy przypisać wrodzonym zdolnościom, wychowaniu rodzinnemu, studiom, pracy zawodowej, działalności społecznej i... lotnictwu. Wydaje się jednak, że u podstaw sukcesów młodego naczelnika leżą aktywny stosunek do życia, pracowitość, wrażliwość na krzywdę ludzką, umiejętność spostrzeżeń i wyciągania wniosków.

Droga mgra inż. Henryka Jędrzejewicza jest więc niejako typowa dla 30-lecia PRL, w której ludziom zaangażowanym i z otwartą głową stworzone zostały szerokie możliwości awansu w hierarchii społecznej.

Kiedy rodziła się Polska Ludowa, miał zaledwie trzy lata. Jego ojciec, przeszedłszy szlak bojowy ludowego Wojska Polskiego, wrócił właśnie do domu, zebrał swą liczną rodzinę i wszyscy pojechali na ziemie zachodnie. Osiedlili się na Ziemi Lubuskiej, w powiecie szprotawskim, gdzie zaczęli gospodarować na znacznie większym gospodarstwie rolnym, niż użytkowali dotąd. Niestety, senior Jędrzejewicz w wyniku ran odniesionych podczas wojny i w walce z bandami, zmarł przedwcześnie w 1947 roku. Niełatwo było więc matce z czworgiem dzieci żyć i gospodarować. Dzieci, zaprawione do pracy od najmłodszych lat, rosły jednak szybko. Najmłodszemu Henrykowi, wyróżniającemu się w nauce, matka i starsze rodzeństwo stworzyli możliwie najlepsze warunki do nauki. Po ukończeniu szkoły średniej w Szprotawie, Henryk Jędrzejewicz zdał egzamin na studia w Politechnice Poznańskiej.

Po pięciu latach nauki był magistrem inżynierem, absolwentem Wydziału Mechanicznego Rolnictwa. Korzystając podczas studiów ze stypendium fundowanego, młody inżynier zgodnie z umową podjął pracę w ówczesnej Fabryce Narzędzi Rolniczych „Unia" w Grudziądzu. Miał zaledwie 23 lata. Zabrał się do pracy z wielkim zapałem. Współuczestniczył w opracowywaniu technologii nowych wyrobów i wprowadzaniu nowych metod wytwarzania. Była to — jak dziś wspomina — harówka z wieloma problemami technicznymi. Ale widać było rezultaty tej pracy, co młodemu inżynierowi sprawiało ogromną satysfakcję zawodową.

Z każdym rokiem wrastał w zawód, w załogę zakładu pracy, w miasto. Aktywny również w działalności społeczno-organizacyjnej, szukał jednak jeszcze jednej dziedziny, w której mógłby zaspokoić swoją młodzieńczą fantazję. Trafił do lotnictwa, które interesowało go już w szkole średniej. W Aeroklubie Grudziądzkim szybko przeszedł podstawowe szkolenie szybowcowe i zaczął latać samodzielnie. Nie zaniedbując pracy zawodowej i działalności społecznej, wolne chwile spędzał na lotnisku. Poznawał coraz bardziej wyborny smak latania. Przesiadał się na coraz doskonalsze typy aparatów latających: „Czapla", „Mucha", „Bocian", „Jaskółka", „Pirat", „Foka". Startował w zawodach szybowcowych. Wkrótce uzyskał srebrną i złotą odznakę szybowcową. W 1968 roku zdobył pierwszy diament za przelot z Nowego do Częstochowy. W dwa lata później, na fali karkonoskiej, wzbił się na szybowcu na ponad 7 000 metrów, osiągając 6 000 metrów przewyższenia. Był to drugi diament. Do uzyskania diamentowej odznaki szybowcowej brakuje mu już tylko przelotu ponad 500 km. Marzy o dokonaniu tego wyczynu, o kolejnej wielkiej przygodzie w powietrzu.

W międzyczasie przechodzi również szkolenie samolotowe i zdobywa licencję pilota samolotowego.

Dzięki lotnictwu, naczelnik miasta i powiatu Grudziądz ma jeszcze jedną okazję spoglądania z powietrza na administrowaną przez siebie ziemię. Sam podkreśla, że odkąd został naczelnikiem, z pokładu samolotu czy szybowca patrzy na Grudziądz i okolice inaczej, bardziej wnikliwie, po gospodarsku. Z powietrza widać więcej. Zdarzyło się już więc niejednokrotnie, że w rozmowach z przedstawicielami miasta i powiatu zaskakiwał ich znajomością szczegółów, jakąś niedokończoną drogą, dziurawym dachem, niechlujnym obejściem.

— Lotnictwo — mówi H. Jędrzejewicz — jest moją pasją. Z lotu ptaka dostrzega się o wiele więcej niż z ziemi. Lotnictwo pozwala widzieć szerzej. Jest ponadto doskonałą szkołą hartu, uczy przezwyciężać trudności, walki z własnymi słabościami, wychowuje, kształtuje charakter człowieka.

Od najmłodszych lat zaangażowany w działalność społeczną, pełnił i pełni nadal wiele funkcji organizacyjnych. Przynależność do ZHP, ZMP, ZSP, ZMS i PZPR wypływa u niego z pełnego zaangażowania ideowego. Nigdy nie był biernym członkiem zebrań. Zawsze o coś walczył, postulował, załatwiał, bronił spraw ludzi. Był m. in. członkiem Prezydium i Plenum ZW ZMS, pełnił szereg funkcji w POP swojego zakładu i w Komitecie Wojewódzkim PZPR. Obecnie jest członkiem Plenum KW PZPR w Bydgoszczy. W uznaniu aktywnej postawy i zasług w działalności młodzieżowej i partyjnej, był delegatem na VI Zjazd PZPR, V Zjazd ZMS i I Krajową Konferencję PZPR. Jest też m. in. wiceprezesem Aeroklubu Grudziądzkiego.

Ma bardzo ambitne plany, umie patrzeć nowocześnie i z perspektywą. Cieszy się z planów rozwojowych swego miasta, w które wrósł i które pokochał.

Mimo rozlicznych obowiązków, stara się być dobrym mężem. Także — ojcem 4-letniego Piotrusia. A w wolnych chwilach spotkać go można na... lotnisku, wśród szybowców i samolotów.

(HEK)

Z LOTU PO świecie

■ **Ingrid Blecher** z RFN ustanowiła w Fayence (Francja) dwa nowe kobiece rekordy szybowcowe RFN. Na szybowcu Glasflügel „Kestrel" osiągnęła przewyższenie 7 800 m i wysokość absolutną 8 500 m.

★

■ **Podczas** lotu akwizycyjnego w Boliwii, francuski śmigłowiec „Lama", z pięcioma osobami na pokładzie, wylądował w miejscowości Viloco, położonej na wysokości 4 267 m. Przelot z La Paz, położonego na wysokości 4 100 m, do Viloco (50 km) trwał godzinę i 20 minut, podczas gdy jazda szosą — 14 godzin.

★

■ **2 500 samolotów** i śmigłowców ponad 23 różnych typów dostarczyła do wielu krajów radziecka centrala handlu zagranicznego „Awiaexport".

★

■ **Przylot** naddźwiękowej „Concorde" z Paryża do bostońskiego portu lotniczego Logan uświetnił otwarcie tego nowego międzynarodowego lotniska. Lot trwał 3 godziny 9 minut, tj. o 5 godzin krócej niż przelot innych samolotów pasażerskich. Średnia prędkość „Concorde" wyniosła 2 330 km/h.

★

■ **Siedem** rekordów międzynarodowych, zgodnie z nowymi już przepisami FAI, ustanowili radzieccy spadochroniarze: G. Jurko w ciągu 14 dni wykonał 26 skoków z lądowaniem w środku koła; Z. Kuricyna w ciągu 4 dni wykonała 10 skoków „zerowych"; grupa 10-osobowa (męska) wylądowała w punkcie zerowym (w drugim skoku — odchyłka 0,18 m); grupa 8-osobowa skoczyła dwukrotnie w środek koła (za trzecim razem mieli odchyłkę 0,35 m); grupa 6-osobowa: dwukrotnie osiągnęła zero (za trzecim razem — odchyłka 0,07 m); grupa 4 kobiet — w pierwszym skoku zero, w drugim odchyłka 1 cm; sześć skoków zerowych w pierwszej kolejce i 0,63 m odchyłki w drugiej — wykonała 6-osobowa grupa kobieca.

★

■ **Trzej skoczkowie** południowoafrykańscy ponieśli śmierć, wykonując grupowy skok figurowy („gwiazdę"). Przyczyną wypadku było zbyt późne otwarcie spadochronów, które nie zdążyły się już rozwinąć.

★

■ **Linie** American World Airlines znalazły się pod ostrzałem ostrej krytyki, w wyniku „transakcji" zawartej z podziemnym światem przestępczym. Otóż AWA odkupiły od gangu przestępców 2 000 bloczków podróżnych, skradzionych częściowo w agencjach sprzedaży biletów, a częściowo w czasie transportu z drukarni do biur AWA. Dyrekcja linii twierdzi, że dzięki tej „transakcji" zaoszczędzono 2 mln dolarów (wartość skradzionych czeków), płacąc gangowi 700 tysięcy okupu. Eksperci są zdania, że krok ten zachęci przestępców do stworzenia stałego nielegalnego rynku biletów lotniczych.

★

■ **Na tegorocznych** spadochronowych mistrzostwach świata w Szolnok (Węgry) — 25 lipca — 12 sierpnia — używane będą do wywożenia skoczków w konkursie na celność lądowania samoloty An-2 oraz śmigłowiec Mi-8 w konkursie skoków figurowych.

★

■ **Ponad 170 tysięcy** pasażerów przewieziono w ciągu 11 lat na linii Moskwa — Hawana (Kuba). W roku bieżącym przewidywane jest przewiezienie 30 tysięcy osób.

★

■ **Od czerwca** radzieckie samoloty komunikacyjne zaczęły latać na sezonowej linii do Burgas w Bułgarii.

★

■ **Samolot** „Concorde" wylądował w Paryżu po rekordowym dwukrotnym przelocie południowego Atlantyku na trasie do Rio de Janeiro i z powrotem. Odrzutowiec pokonał 19 240 km w 11 godzin i 20 minut, osiągając średnią prędkość 1 696 km/h. W czasie lotu zostały pobite liczne rekordy w lotnictwie pasażerskim: ośmiokrotnie samolot przekraczał prędkość dźwięku, był to jednocześnie najdłuższy lot pasażerski i najdłuższy lot z prędkością naddźwiękową oraz najszybszy lot na tak długim dystansie, równym niemal połowie obwodu naszej planety.

★

■ **Tureckie** linie lotnicze procesują się z amerykańskimi zakładami McDonnell - Douglas, producentem samolotu DC-10, który rozbił się w tym roku pod Paryżem powodując śmierć 346 osób. Sprawa toczy się w sądzie w Los Angeles. Turcy domagają się odszkodowania w wysokości 35 mln dolarów.

★

■ **20 samolotów** „Mirage F-1" zakupionych zostało przez Kuwejt we francuskich zakładach Dassault-Breguet. Samoloty te wyposażone są w silniki SNECMA „Atar 9K50".

■ **Koncerny** lotnicze RFN liczą się w roku 1974 ze znacznym wzrostem obrotów i zysków. W ub. r. obroty tych koncernów wzrosły o 20%. Obecnie główne firmy tej branży (MBB — Messerschmitt — Boelkow — Blohm oraz Fokker i Dornier) uczestniczą w realizacji 11 wielkich projektów lotniczych NATO, na których finansowanie rząd RFN przeznacza miliardowe sumy. Szef MBB, Ludwig Boelkow, oświadczył, iż najkorzystniej byłoby doprowadzić do fuzji zachodnioeuropejskich firm lotniczych pod hegemonią firm RFN. Projekt Boelkowa przewiduje utworzenie w krajach EWG 2—3 wielkich koncernów lotniczych, które wielkością obrotów dorównywałyby koncernom USA. **(z)**

★

■ **We francuskim** lotnictwie sportowo - turystycznym wykonano w roku ubiegłym 847 tys. godzin lotów na samolotach i 225 tys. na szybowcach. 2955 członków aeroklubów otrzymało licencję samolotowego pilota prywatnego, a 1825 — pilota szybowcowego. Modelarstwem zajmowało się 167 tys. młodzieży. Subwencje dla stowarzyszeń lotniczych wynosiły 437 tys. fr. na wydatki eksploatacyjne i 2,9 mln franków na zakup sprzętu.

★

■ **W roku ubiegłym** zdarzyły się we francuskim lotnictwie niehandlowym (aerokluby, prywatni posiadacze samolotów) 263 wypadki lotnicze, w tym 67 powodujących śmierć lub uszkodzenie ciała. W szybownictwie było 56 wypadków, bez ofiar w ludziach.

★

■ **W portach lotniczych RFN** obsłużono w roku ubiegłym o 8,1% mniej samolotów i o 6,3% mniej pasażerów niż w roku 1972. Jedynie przewóz towaru wzrósł o 8,5% i poczty o 6,9%. Główną przyczyną spadku był długotrwały strajk personelu ruchu lotniczego.

★

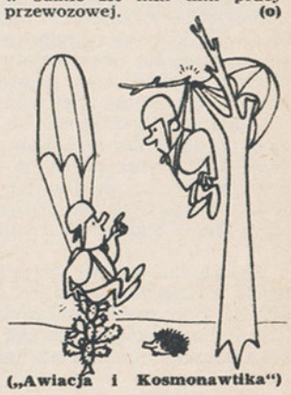
■ **We Francji** odczuwa się brak personelu ruchu lotniczego. Z danych dyrekcji żeglugi powietrznej wynika, że na 2055 etatach zatrudnionych jest 1926 kontrolerów. Braki sięgają 6%. Przewiduje się, że mimo zwiększenia szkolenia sytuacja nie ulegnie zasadniczej poprawie w najbliższych latach, z powodu odejścia na emeryturę dużej ilości dotychczasowych, wykwalifikowanych pracowników.

★

■ **W Zrzeszeniu** Europejskich Towarzystw Lotniczych, grupującym 18 przedsiębiorstw zachodnioeuropejskich, rozważa się zniesienie przedziałów I klasy na liniach europejskich. Jedynym — jak dotychczas — oponentem tej zmiany jest Swissair.

★

■ **Samoloty jugosłowiańskie** przewiozły w roku ubiegłym w lotach międzynarodowych 1755 tys. pasażerów, w tym 873 tys. w ruchu regularnym, oraz 6,8 tys. ton ładunków, osiągając w sumie 230 mln tkm pracy przewozowej. **(o)**



(„Awiacja i Kosmonawtika")

CO NOWEGO W ASTRONAUTYCE?

Trzy lata temu na orbitę okołoziemską wprowadzono radziecką stację kosmiczną „Salut". A 25 czerwca roku bieżącego już trzeci obiekt kosmiczny, oznaczony tą samą nazwą, umieszczony został w przestrzeni kosmicznej. Wielki program badania przestrzeni okołoziemskiej i samej Ziemi jest zatem kontynuowany. W chwili podawania tej informacji nie wiemy jeszcze jaka załoga została przeznaczona do prowadzenia badań na pokładzie „Saluta". Na razie stacja porusza się jako obiekt bezzałogowy po orbicie, której apogeum wynosi 270 km, a perygeum 219 km. Początkowy czas obiegu Ziemi wynosi 89,1 min. Przy okazji można jedynie przypomnieć, że masa pierwszej stacji typu „Salut" wynosiła 25 ton, pojemność 100 m³, średnica 4 m, zaś długość całkowita 20 m. Dwa dni przed startem „Saluta", do Związku Radzieckiego przybyła grupa astronautów amerykańskich pod kierownictwem Thomasa Stafforda. Amerykanie przebywają w Ośrodku Szkolenia Kosmonautów im. Jurija Gagarina, gdzie prowadzą wspólne treningi, związane z programem przyszłorocznego lotu orbitalnego „Sojuz-Apollo".

I tutaj godna uwagi wiadomość. Otóż w związku z lotem radziecko-amerykańskim FAI postanowiła zarejestrować wyniki lotu obu załóg, czyniąc wyłom w dotychczasowej praktyce, kiedy to rejestrowano wyłącznie poszczególne osiągnięcia astronautów z danego państwa. W przyszłym roku wynik lotu dwóch statków kosmicznych zarejestrowany zostanie jako najważniejsze na świecie osiągnięcie kosmonautów, odbywających loty w Kosmosie na statkach dwóch lub więcej państw. Fakt ten świadczy o doniosłości wspólnego lotu kosmicznego, oczekiwanego z ogromnym zainteresowaniem nie tylko przez specjalistów ale przez wszystkich mieszkańców naszej planety. Tych oczywiście, którzy we współpracy dwóch wielkich mocarstw widzą perspektywę trwałego pokoju na świecie.

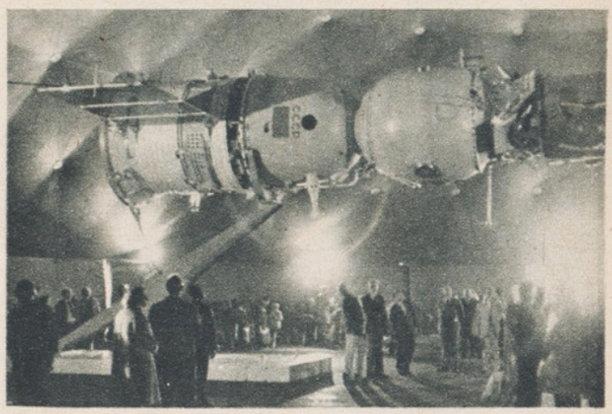
W badaniach kosmicznych ważne miejsce zajmuje biologia. Oto niedawno opublikowano w ZSRR wyniki doświadczenia biologicznego, przeprowadzonego przy pomocy satelity „Kosmos-605". Na pokładzie tego satelity biologicznego znajdowały się żywe organizmy, między innymi białe szczury, czternaście żółwi lądowych, przeróżne owady jak również rośliny. Doświadczenie trwało 21 dni (w listopadzie i grudniu ubiegłego roku). W całkowicie zautomatyzowanym laboratorium kosmicznym badano wpływ stanu nieważkości na poszczególne narządy organizmów żywych. Jak wynika z danych opublikowanych przez radzieckich badaczy uzyskane wyniki są bardzo cenne. Jeszcze w żadnym instytucie naukowym pracującym na Ziemi nie udało się zebrać tyle doświadczeń, co w bezpośrednim locie kosmicznym.

Trudno podawać w tym miejscu specjalistyczne opinie, interesujące raczej biologów, ale można na przykład powiedzieć, że po trzech, czterech tygodniach po powrocie na Ziemię wszystkie organizmy poddawane próbie kosmicznej wróciły całkowicie do formy – mówiąc językiem sportowców. Wspominając o doświadczeniu biologicznym można podać, że i polscy uczeni zamierzają w roku przyszłym włączyć się do tego rodzaju badań. Dotychczasowe nasze osiągnięcia z zakresu medycyny kosmicznej i biologii, o czym wspomniano pochwalnie na zeszłorocznym Międzynarodowym Kongresie Astronautycznym w Baku, są poważne, a bezpośrednie badania nad żywymi organizmami w Kosmosie na pewno wzbogacą polską naukę. Polski eksperyment przeprowadzony zostanie w ramach „Interkosmosu". O bliższych szczegółach tego przedsięwzięcia nie omieszkamy poinformować naszych Czytelników.

Tymczasem nad wielką „wylęgarnią" cyklonów nad równikiem prowadzone są międzynarodowe badania meteorologiczne. Ostatnio wystartowały balony francuskie, współpracujące z satelitą „Nimbus-F". Może uda się „zamówić" dobrą pogodę na sezon urlopowy?

P. E.

Makiety dwóch statków kosmicznych „Sojuz" i „Apollo", do lotu których przygotowują się bardzo starannie załogi ZSRR i USA. Zdjęcie: L. Zielaskowski



LOTY ZESPOŁOWE

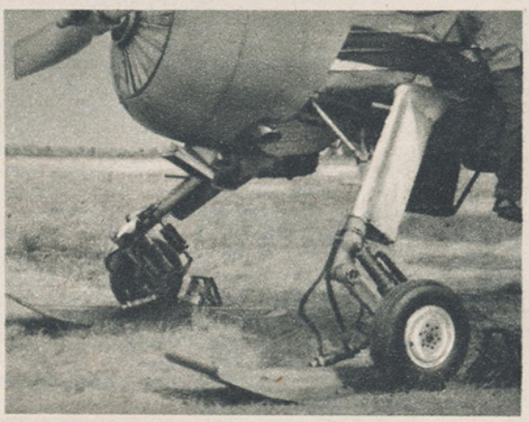
Popularność lotni w świecie jest już tak wielka, że często można spotkać kilka lotni unoszących się jednocześnie w powietrzu.

Zdjęcia i rysunki: T. Chwałczyk, APN, „Krylia Rodiny", „Soaring".

NOWY SAMOLOT RADZIECKI

An-28, to nowy radziecki samolot dostawczy z 2 silnikami turbośmigłowymi po 810 KM. Prędkość przelotowa — 300 km/h, zasięg — 900 do 1150 km. Może zabrać do 15 pasażerów.

PODWOZIE NARTO-KOŁOWE



Pokazywaliśmy już polski samolot PZL-104 „Wilga" startujący zimą na nartach. A oto podwozie w zbliżeniu. Jest to podwozie uniwersalne-kołowe z nartami podnoszonymi i opuszczanymi pneumatycznie z kabiny pilota w czasie lotu. W ten sposób samolot uniezależniony jest w okresie jesienno-zimowym od pokrywy śnieżnej na lotniskach. Mamy więc „Wilgę"-amfibię.

Rakietą po świecie

ŚMIGŁOWIEC UNIWERSALNY

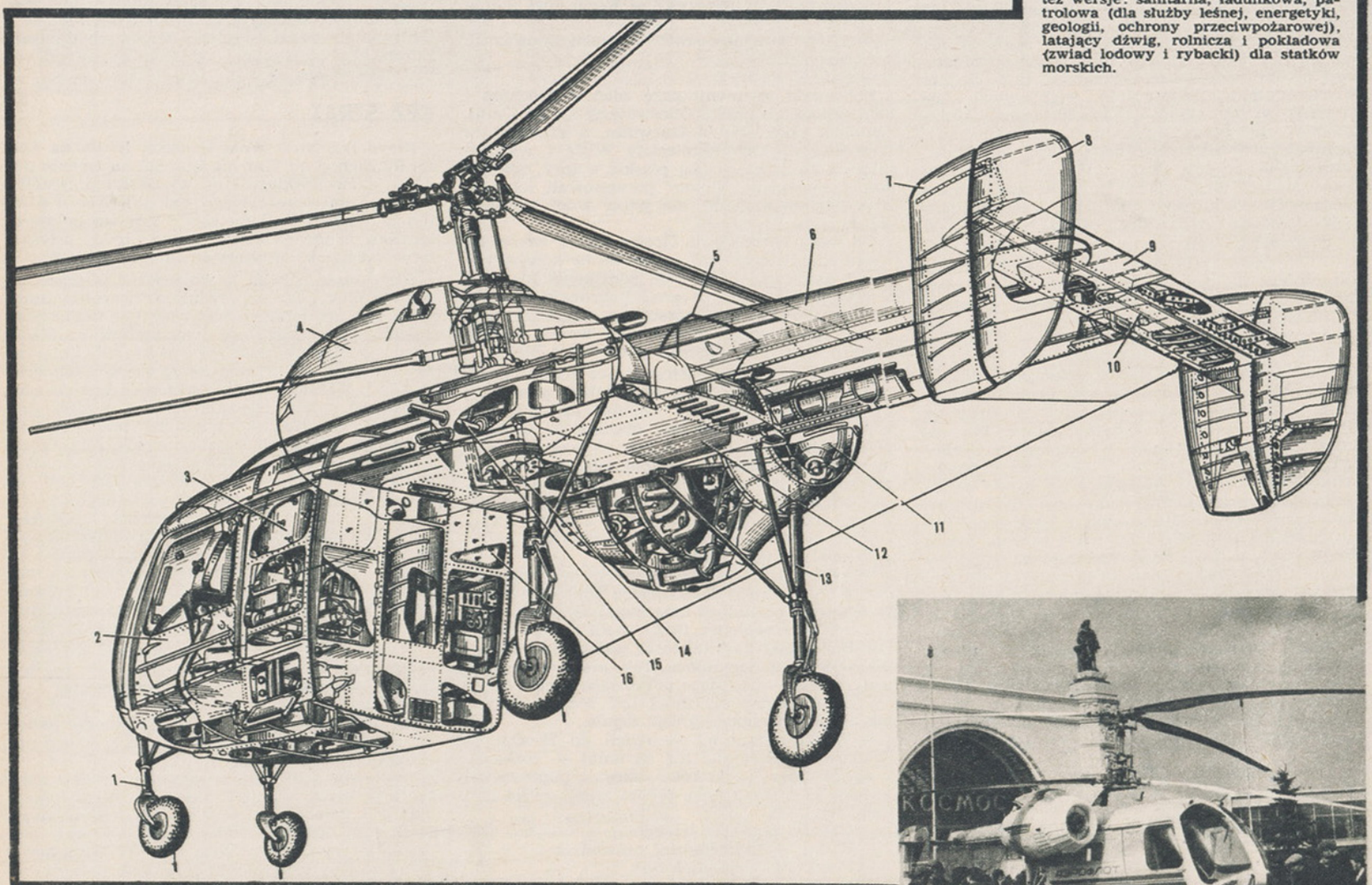
KA-26

Przekrój perspektywiczny przedstawia radziecki śmigłowiec wielozadaniowy Ka-26 z dwoma silnikami tłokowymi M-14W26 o mocy 325 KM każdy. Do śmigłowca może być przyłączone różne wyposażenie, kabiny itp.

Średnica wirników — 13 m, długość — 7,75 m, szerokość — 3,64 m, wysokość — 4,05 m. Ładunek handlowy max. — 900 kg, prędkość max. — 160 km/h, prędkość przelotowa — 140 km/h, pułap — 2 700 m, zasięg (z rezerwą 30 min. lotu) — 510 km.

Oznaczenia na rysunku: 1 — podwozie przednie, 2 — wejście do kabiny załogi, 3 — lewy przedni zbiornik paliwa, 4 — osłona gondoli silnikowej, 5 — pokrywa włazu bagażnika, 6 — lewa belka kadłubowa, 7 — statecznik pionowy, 8 — ster kierunku, 9 — ster wysokości, 10 — statecznik, 11 — zbiornik oleju, 12 — tylny zbiornik paliwa, 13 — podwozie główne, 14 — reduktor, 15 — wał przekładni, 16 — prawy przedni zbiornik paliwa.

W wersji pasażerskiej Ka-26 może przewozić 7 osób oraz pilota. Istnieją też wersje: sanitarna, ładunkowa, patrolowa (dla służby leśnej, energetyki, geologii, ochrony przeciwpożarowej), latający dźwig, rolnicza i pokładowa (zwiad lodowy i rybacki) dla statków morskich.



POJEDYNEK NAD WISŁĄ

EUGENIUSZ BANASZCZYK

7

Samoloty polskie wyruszały na zadanie w kolejnych grupkach i w różnych kierunkach, aby w niczym nie zdradzić swego zainteresowania bocznicami kolejowymi. Dla myśliwców zadanie przedstawiało się szczególnie odpowiedzialnie, gdyż część z nich osłaniała szturmowce nie mogąc oczekiwać w razie nieprzyjacielskiego ataku niczyjej już pomocy, część zaś przeprowadzała kluczami lub parami całkowicie samodzielne loty. Całość działań sięgać miała wzdłuż linii torów od Warki do Piaseczna. Sygnalizowany przez sztab armii rejon na północ od Warki przejrzano celowo dopiero po południu, lecz nie odkryto w nim nic.

Równocześnie nadeszła wiadomość z dowództwa, że ostrzał przepraw przez wielkie działo został przez Niemców przerwany z przyczyn nieznanych, lecz prawdopodobnie osiągnięte efekty okazały się niewspółmierne do kosztów. „Krwawy Karl" zdawał egzamin przy burzeniu obiektów o zwartej zabudowie, gdy każdy niemal pocisk znajdował dla siebie żer, do tego celu był też przeznaczony, podobnie jak swego czasu „Gruba Berta". Mimo bardzo precyzyjnych przyrządów celowniczych w terenie otwartym, gdy nie wchodziły w grę rozleglejsze fortyfikacje, zawodził.

Gdzie jednak znikł? Niemcy troszczyli się zapewne wielce o swe „cudowne dziecko", skoro przepadło ono tak tajemniczo i bez żadnego szumu. W sytuacji, która powstała, odnalezienie działa stało się rzeczywiście sprawą ambicji lotników z Zadybia.

Kitajew już po raz drugi powracał z wyprawy, nadal jednak, jak mówił, z próżnymi rękami, z której to racji obrzucał zaginione działo seriami straszliwych przekleństw. Nie pomagało nic, że jego szturmowa eskadra pogruchotała ciężko hitlerowskie transporty, porucznik odgrażał się, że znajdzie działo choćby miał lecieć do Modlina, prosto w paszczę siedzących tam czujnie Focke-Wulfów. Identycznie zachowywali się Tierenkow, Mironienko, Kuźmin i inni szturmowcy, ale piloci myśliwscy podnieceni byli jeszcze bardziej. Skoro nadal brak było nieprzyjaciela w powietrzu, tylko ten niezwykły bądź co bądź nieprzyjaciel na ziemi mógł skompensować ich autentyczną pasję walki, będącą właśnie cechą myśliwskiego pilota.

W ciągu całych trzech dni na niebie zauważono zaledwie klucz hitlerowskich myśliwców, który oczywiście na sam widok Jaków „Warszawy" zrezygnował z boju i błyskawicznie przepadł w obłokach. Walka powietrzna nie była dla Niemców tą okazją, której szukali.

Pułk operował nieustępliwie. „Krwawego Karla" wypatrywało dzień w dzień po dziesięć i więcej par oczu. Szli w powietrze Bajow z Czownickim, Szwarc z Wierzchnickim, Tałdykin z Wierzbickim, Wicherkiewicz z Gabisem, Poruczniczak z Łobeckim, Łazar z Podgórskim, Konieczny z Gaszynem, Jakubik z Suszkiem. Czwórka Matwiejew, Chromy, Kalinowski i Kozak zapuściła się aż po Pruszków, nad skierniewicką linię, przypuszczając, że hitlerowski potwór mógł zawędrować i tam. Wszystko na próżno. Poza zwykłym łupem w postaci ostrzelanych transporterów i stanowisk wroga, poza nowymi danymi rozpoznawczymi — nie natrafiono na nic, co mogłoby wskazywać na najmniejszy nawet ślad po dziale.

Nawet wieczny optymista Konieczny począł okazywać rezygnację.

— Może całe to żelaziwo nigdy nie istniało? — zastanawiał się na stanowisku dowodzenia. — Niemcy mogli użyć gdzieś działa dalekonośnego, artylerzyści zrobili złe namiary i oto cała historia.

— Albo jakieś latające pociski — odezwał się Bujewicz. — Przecież wyrzucając na Londyn te V-1, mogli ich użyć i tutaj, choćby na próbę.

Tałdykin popatrzył po twarzach swych zastępców.

— Na wojnie wszystko jest możliwe, przekonaliśmy się sami o tym nieraz. A jednak jedno trzeba wykluczyć, mianowicie to, że sztab armii stracił głowę. Moi drodzy, róbmy dalej, co do nas należy.

I znów z Zadybia wyruszyły patrole w niemiecką strefę przyfrontową. Ppor. Wiesław Bobrowski, lecąc tym razem w parze z chor. Brochem, przysięgał sobie w duchu, że nie przepuści żadnego z podejrzanych punktów. Prawdę mówiąc, dopiero w trakcie obecnych lotów, gdy trzeba było koncentrować uwagę na określonych miejscach, przekonał się, jak zresztą inni, że wzrokowe rozpoznanie lotnicze wymaga umiejętności nie lada. Przy prędkości 500 kilometrów na godzinę Ziemia przesuwała się pod maszyną w tempie wprost szalonym, dopiero wejście na większą wysokość łagodziło ten pęd, ale znów wtedy wzrost odległości zamazywał kontury przedmiotów terenowych. Zmniejszać wysokość? Robiło się to, lecz także do pewnej granicy. Doskonałość powietrznego zwiadowcy polegała na uchwyceniu interesującego fragmentu Ziemi nieledwie w ułamku sekundy. To trzeba było umieć, czyli — trzeba było ćwiczyć. Teraz dopiero Bobrowski, i nie tylko on jeden, pojmował, że sam okres szkolenia, który przeszli, był zaledwie wstępem do sprawnego działania w warunkach bojowych. Każdy dzień przynosił nowe doświadczenia, ileż ich jeszcze miało nadejść?

Przed startem podbiegł do Bobrowskiego Kozak, trzymając coś za plecami.

— Mam dla ciebie prezent!

Pilot wzruszył ramionami. Kozaka trzymały się zawsze żarty.

— Masz tutaj! — wyciągnął otwartą dłoń. Bobrowski zobaczył na niej kłębek sznurka.

— Na diabła mi to! Znów głupi kawał?

— Przerzuć do kabiny Brocha, będzie wreszcie trzymał się ciebie naprawdę na sznurku.

Bobrowski uśmiechnął się.

— Długo myślałeś nad tym wynalazkiem?

— Przerzucamy sznurek? — Kozak był gotów do czynu.

— Wiesz co z nim zrób? — rzucił Bobrowski.

— No?

— Powieś się na nim.

Bobrowski wymienił parę zdań z Brochem i obaj wsiedli do kabin. Oderwawszy się od Ziemi, samoloty poleciały na Garwolin, a stamtąd ku Karczewowi. Tam przeleciały Wisłę i wkrótce piloci ujrzeli przed sobą płaskie z góry zabudowania Piaseczna. Niemcy poczęstowali ich słabym ogniem z Ziemi, ale piloci wnet oderwali się od niego.

Od szosy wiodącej do Grójca zrobili zakręt na wschód nadlatując nad pasmo torów kolejowych pod Piasecznem. Bobrowski podciągnął maszynę w górę, Broch zrobił to samo. Bobrowski odezwał się teraz, aby kolega pozostał na osiągniętej wysokości idąc wzdłuż torów, sam wszedł jeszcze wyżej i zajął się wyłącznie obserwacją Ziemi.

Odgałęzienie linii dostrzegł bez trudu, szyny błyszczały w słońcu i prawdopodobnie przeszedłby obok nich, gdyż tor kończył się wyraźnie w dali, gdyby nie właśnie urwany na krótkiej przestrzeni blask szyn. A jeszcze wczoraj, rozmawiając w eskadrze wspominali, że jeśli coś maskowane jest na torach, nie będzie widać również torów. To był właśnie trop. Opodal zielonej plamy zlewającej się całkowicie z barwą przyległych lasków, stało kilka wagonów. Nie widać było tam żadnego ruchu.

Wszystko to spostrzegł pilot w sekundzie — dwóch, w następnym momencie zmienił gwałtownie kurs i poszedł w inną zupełnie stronę. Musiał być obserwowany. Broch szedł za nim w górze. Bobrowski dokonał teraz ponownego zbliżenia, wykorzystując słońce. Tak, nie było wątpliwości: siatka maskująca pokrywała wielki, ciemny kształt, który nie mógł być niczym innym, jak cielskiem gigantycznego działa.

— Możemy wracać! — rzucił do Brocha. — Schodzę na czterysta, idź za mną! — rozkazał.

Wszedł teraz w szeroki zakręt i poprowadził Brocha gdzieś nad pola, potem zrobił zwrot nad linię kolejową.

— Widzisz pociąg z lewej?

— Widzę — odpowiedział prowadzony.

— Przykrywaj, ja atakuję!

Samolot popluł po pociągu, ale już z samego sposobu w jaki to czynił, Broch odczytał, iż jest to pozorowany manewr. Postukali jeszcze po jakiejś stacyjce, potem nieprzyjaciel pożegnał ich jeszcze krótkim ogniem i już znaleźli się nad swoimi.

Do samego Zadybia Bobrowski nie odezwał się ani słowem i tak właśnie należało postąpić. Radio stanowiło w powietrzu niezastąpiony środek łączności, ale też zdradzało. Teraz zaś, skoro znaleziono wreszcie cel, nie można się było zdradzić niczym, tym bardziej niepotrzebnym słówkiem.

Wylądowali wreszcie i Bobrowski — bohater dnia — mógł przedstawić swe spostrzeżenia. Nie miał żadnych wątpliwości, że śmiercionośna bestia utknęła opodal Piaseczna.

— A teraz trzeba się śpieszyć, żeby nam nie umknęli — Tałdykin zatarł ręce w podnieceniu. — Bujewicz, alarmuj szturmowców, ja zestawię naszą osłonę. Najdalej za godzinę start.

Przeciwko baterii 638 wyruszyły dwie grupy samolotów szturmowych. Pierwsza, mniejsza, zaatakowała, aby zniszczyć misternie skonstruowany płaszcz maskujący. Gdy spłonął, odsłaniając działo, zionęły na nie ogniem pozostałe Iły. Obrona ogniowa Niemców była bardzo silna, ale umiano ją zdusić.

„Krwawy Karl" nie wyleciał co prawda w powietrze, jak sobie tego życzyli polscy lotnicy, niemniej został tak ciężko poturbowany, że nadawał się jedynie do pełnego remontu. Po jakimś czasie począł pojawiać się na północ od Warszawy, lecz nie był już w stanie prowadzić skutecznego ognia. Oślepł na skutek zniszczenia aparatury pomocniczej i raczej figurował tylko w spisach 9 armii, niż spełniał jakąś bojową rolę. Tymczasem Niemcy bardzo na niego liczyli w tych wydarzeniach, które miały się niebawem rozegrać.

Tak się zakończył jeszcze jeden fragment pojedynku, który z tak wielką ofiarnością toczyły z wrogiem młode polskie zespoły lotnicze pod polskim niebem. Walczyły na miarę swych sił, lecz wróg odczuł mocno siłę ich uderzeń, choć mijały zaledwie dwa tygodnie od chwili, gdy po raz pierwszy weszły w bój.

BEZ STRAT

Niewielka wieś, Wola Rowska, leżała na północny zachód od Zadybia Starego na terenie powiatu garwolińskiego i na wysokości przyczółka warecko-magnuszewskiego. Od linii frontu dzieliło ją około 20 kilometrów i gdy na polowym lotnisku panowała cisza, można było usłyszeć łatwo pomruki artyleryjskich pojedynków.

Ale o ciszę było tu łatwo jedynie w czas niepogody. Gdy tylko poprawiały się warunki atmosferyczne, na lotnisku pojawiały się samochody z dziesiątkami ludzi i po dworskich do niedawna polach poczynały nieść się z każdą chwilą coraz donośniejsze, coraz bardziej zawzięte głosy pracujących silników. Pułk nocnych bombowców „Kraków", druga jednostka lotnicza Wojska Polskiego, pracowicie kontynuował przygotowania do zadań bojowych. Rozkaz o ich rozpoczęciu mógł nadejść każdego dnia, trzeba było więc wykorzystywać dobrze wolny jeszcze czas, aby ogniowa inauguracja wypadła jak najlepiej.

— Bez żadnych strat — podkreślał dowódca pułku, kpt. Worobiow. — Warszawski pułk rozpoczął już walkę razem ze szturmowcami i do tej pory nikomu nie złamał się paznokieć. Nie możemy być gorsi. Rzecz teraz dla nas najważniejsza: tak rozpoznać teren w obszernym promieniu, żeby można było wszędzie latać na ślepo.

„Latanie na ślepo" w warunkach jednostki, która miała działać zasadniczo właśnie nocą, było niejako naczelną zasadą programową. „Ja wiem, że mnie teraz przeklinacie — mówił kpt. Leon Pawłowicz, zastępca szefa sztabu pułku, do pilotów i nawigatorów — ale niedługo już będziecie mnie błogosławić..."

Pawłowicz otrzymał od dowódcy pułku polecenie przestudiowania z załogami terenu potencjalnych działań najpierw w oparciu o mapy. Miał dość doświadczenia frontowego, aby wiedzieć, w czym rzecz, wziął się też do pracy z energią. Nie było odtąd dnia, aby lotnicy nie przesiedzieli choćby dwóch godzin nad mapami,

wbijając w głowy układy przedmiotów terenowych. Pawłowicz zastosował też tzw. ślepe mapy, na których uczestnicy „kursu" musieli nanosić odpowiednie oznakowania z pamięci. Równolegle z tym przeprowadzono loty o coraz dalszym zasięgu i szczególnym stopniu utrudnienia, jakim był brak widoczności.

— Nie widzisz, a gada musisz znaleźć i trafić — pouczał dowódca 3 eskadry, kpt. Filip Tyszkiewicz swych podwładnych. — Nie widzisz nic, a na lotnisko musisz powrócić. Ot, co znaczy nocny bombowiec.

Z racji arystokratycznego nazwiska Tyszkiewicza nazywano w pułku „hrabią". Był Polakiem urodzonym w Związku Radzieckim i o swych rzekomych koligacjach z osławioną familią Tyszkiewiczów wyrażał się więcej niż pogardliwie. Miał za sobą bogatą przeszłość frontową, spędzoną właśnie w samolotach Po-2. W ich przypadku używał samych superlatyw.

Po-2 przypominał swym wyglądem raczej samolot sportowy niż maszynę bojową i laik nigdy nie posądziłby go o to, że potrafi zadawać nieprzyjacielowi szczególnie dotkliwe ciosy. Dotkliwe nie ze względu na moc wybuchową bomb, lecz dlatego, że padały znienacka, zdolne też były wyczerpywać wszystkie siły i psychiczne i fizyczne przeciwnika. Front, to nieustanne napięcie, zmęczenie po dniu walki potrafi walić z nóg najsilniejszego. Ledwie hitlerowcy, znużeni do cna, zdążyli zapaść w pierwszy sen, poczynały się rozrywać po ich stanowiskach bomby, rzucane przez niemal bezszelestnie nadlatujące ptaki. Nie było słychać warkotu, ich obecność zwiastowała dopiero eksplozja. Chaotyczność wybuchów jeszcze bardziej pogarszała sytuację. I tak noc zamiast odpoczynku przynosiła mękę. Naloty powodowały także oczywiste szkody materialne.

Niemcy dobrze poznali na swej skórze straszliwe skutki nękających nocnych nalotów Po-2. Dowództwo radzieckie miało to docenić i wykorzystywać z pełnym powodzeniem. Straty, jakich doznawały samoloty, były przy wszystkich ich walorach minimalne. Obrona przeciwlotnicza, sama zaskakiwana, otwierała ogień z reguły zbyt późno, a chcąc nie chcąc niweczyła nocny spokój własnych wojsk do szczętu.

Do swego dzieła lotnicy „Krakowa" gotowaliśmy się drobiazgowo, przypuszczając, że zajęci będą głównie w rejonie rozmieszczeń polskich dywizji piechoty nad Wisłą, lecz pierwsze dni września przyniosły z sobą pewne istotne zmiany w stytuacji, co z kolei wpłynęło na przesunięcie kierunku działań.

Decyzje, które pokierowały losami „Krakowa" w najbliższym okresie, zapadły 70 kilometrów na wschód od Woli Rowskiej, w miejscowości Turów pod Radzyniem Podlaskim. Tam właśnie mieścił się sztab 1 Frontu Białoruskiego Armii Radzieckiej. Dowódca frontu, marszałek Rokossowski, wezwawszy dowódców 47 i 70 armii oraz dowódcę 1 armii WP, gen. Berlinga, omówił z nimi plan zlikwidowania niemieckiego przedmościa wokół prawobrzeżnej Warszawy.

— Niezależnie od faktu, iż ten opanowany jeszcze przez Niemców teren stanowi zagrożenie dla naszych wojsk — mówił marszałek — uniemożliwia on nam bezpośrednie dojście do Wisły w rejonie Warszawy. Obecnie, gdy osiągnęliśmy linię Narwii na północy, wyparcie Niemców za Wisłę uznaję za konieczne i w pełni możliwe.

Szef sztabu frontu, gen. Malinin, przedstawił dowódcom armii ich zadania. 47 armia uderzyć miała w kierunku Pragi i z południa, 70 armia z północnego wschodu. Wraz z 47 armią atakować miała i dywizja polska, pozostałe dwie dywizje z innymi oddziałami, po odejściu z przyczółka warecko-magnuszewskiego, przesuwały się stopniowo pod Pragę aby następnie po jej wyzwoleniu zająć nowe stanowiska nad warszawskim brzegiem Wisły.

Odpowiednio do tego planu 16 armia lotnicza gen. Rudienki skoncentrowała główne swe siły dla udzielenia możliwie najsilniejszego wsparcia atakującym wojskom lądowym. Lotnictwo polskie miało również odtąd zabezpieczać zadania swej armii w rejonie warszawskim.

8 września obie armie radzieckie zameldowały dowództwu frontu gotowość do działań, a 10, w kolejną wrześniową niedzielę, rozpoczęły uderzenia. Doskonale umocniony niemiecki front, obsadzony przez wyborowe oddziały, których trzonem był 4 korpus pancerny SS, zachwiał się. Gen. Vormann wiedział aż za dobrze, jakie nadzieje przykłada gen. Guderian i nawet sam Hitler do obszaru przedmościa praskiego. począł więc pośpiesznie ściągać wzmocnienie. Pod Pragę przybyła między innymi 19 dywizja pancerna gen. Källnera. Bój stawał się coraz bardziej zażarty, hitlerowcy postanowili nie ustępować. Guderian i Reinhardt uczynili Vormanna osobiście odpowiedzialnym za ewentualną utratę Pragi, ten robił też, co tylko mógł i niemiecki opór wzmógł się znacznie.

Należało nadwątlić go nieustannymi atakami z powietrza. 11 września uderzyły na nieprzyjaciela dwie dywizje szturmowe i cztery dywizje myśliwskie 16 armii lotniczej. W nocy atakować miała dywizja nocnych bombowców. Wezwano także do tego działania polski pułk „Kraków", wyznaczając mu odcinek stanowisk 19 niemieckiej armii pancernej, koncentrującej się na Nowym Bródnie.

„Kraków" miał odbyć swój bojowy chrzest już w nocy z 9 na 10 września, lecz wieczorem gotowość bojową dowództwo dywizji odwołało. Ponieważ powtórzyło się to następnego dnia, lotnicy szli na zwołaną około południa 11 września odprawę z dość niewyraźnymi minami.

— Dziś z pewnością wystartujemy do walki — oznajmił z uśmiechem kpt. Worobiow zebranym. — Będziemy wreszcie bombardować Niemców na Pradze, w Warszawie!

Entuzjazm lotników wyraził się w potężnym chóralnym okrzyku. Po nim rozległy się zupełnie niewojskowe oklaski.

Worobiow uciszył zebranych ruchem ręki.

— Zawiadamiam was, że w walkach o Pragę uczestniczą w awangardzie oddziały Wojska Polskiego. Biją się odważnie i idą naprzód. Pokażą, co potrafią również lotnicy pułku „Kraków". Zadanie jest poważne, omówimy je więc szczegółowo. W akcji weźmie udział 15 samolotów. Polecą najbardziej doświadczeni...

Z pomocą mapy dowódca przedstawił sytuację. Cel nalotów znajdował się na Nowym Bródnie, gdzie rozmieścili się hitlerowscy czołgiści.

— Będziemy ich atakować do świtu, żeby nie mogli zmrużyć oka ani na godzinę — ciągnął Worobiow. — Pierwszy samolot wystartuje o 22.30, potem w odstępach pojedyńczo następne, jak to zawsze ćwiczyliśmy. Po przylocie na lotnisko załadunek bomb i amunicji i znów nad cel. Każda z załóg po trzy starty. Kapitan Rogowski zabezpieczy pełną sprawność obsługi technicznej. Kapitan Pawłowicz zabezpieczy przestudiowanie trasy według map z odnotowaniem punktów orientacyjnych...

Pawłowicz potoczył wzrokiem po obecnych nie skrywając swego zadowolenia, ale tym razem „kurs" nie trwał długo. Wszystkim należał się zresztą odpoczynek przed trudną nocą. Można było być pewnym, że Niemcy dysponują znacznymi środkami przeciwlotniczymi i będą operować nimi na całego.

— Zaskoczenie zaskoczeniem, ale najlepiej wyjdziemy, jeżeli będziemy robić najścia na cel z różnych kierunków — przekonywał Worobiowa kpt. Jankowski. — W Stalingradzie Niemcy głupieli kompletnie, gdyśmy ich w ten sposób załatwiali. W końcu strzelali na wszystkie strony aż do wyczerpania amunicji, gdy nas już dawno nie było w powietrzu.

— To się zgadza, gdy cały zespół jest doświadczony — oponował dowódca — a u nas jest inaczej. A jak wlezie jeden na drugiego?...

— Jest na to rada: zwiększyć odstępy w czasie — wtrącił szef sztabu. — Proponuję zrobić to najpierw jedną eskadrą. Jeżeli wyjdzie dobrze, powtórzymy całością przy drugim lub trzecim nalocie. Popieram Jankowskiego.

Worobiow zgodził się w końcu, co prawda z ociąganiem, na wariant jednej eskadry. Starty w pierwszej akcji bojowej mogły odbić się ujemnie, na samopoczuciu młodych lotników i rzeczą jego jako dowódcy było ich eliminowanie już w założeniach.

Zapadła ciemność. Mechanicy przygotowali maszyny do lotu już wcześniej, teraz podwieszano cięższe bomby, lżejsze ładowano do pojemników, które brała część samolotów. Piloci sprawdzali silniki, w tylnych kabinach „pociaków" zajmowali miejsca nawigatorzy.

O 22.30 wystartował pierwszy samolot, pilotowany przez dowódcę 2 eskadry kpt. Jerzego Fewralskiego. Warkot silnika ucichł już, gdy ruszyła przed siebie następna maszyna. Po-2 nie posiadały radiostacji i odtąd pozostawało nic innego, jak tylko oczekiwać kolejnych powrotów. Zbliżała się północ, gdy ostatni z piętnastki nikł w nocnej czerni. W tym czasie Fewralski z Pawłowiczem powracali już do Woli Rowskiej po udanym ataku. Na cel weszli wprost z południa. Pilot wyłączył silnik na wysokości tysiąca metrów i samolot spłynął w bezgłośnym locie nad pozycje wroga. Pierwszym pociskiem rzuconym w dół była bomba świetlna. Gdy rozbłysła, Fewralski mógł się przekonać, że Pawłowicz był mistrzem nawigacji, nie tylko nad mapami. Jeszcze niewielki zakręt, przechył i teraz poszły na ziemię te bomby, na które hitlerowcy zasłużyli najbardziej. Dopiero w tej chwili na ziemi ukazały się błyski, to niemieccy przeciwlotnicy odpowiedzieli ogniem. Fewralski dołożywszy gazu zawrócił, skąd przyszedł, wiedząc, że Niemcy będą oczekiwali z tego kierunku następnego „pociaka". Tak się też stało, tymczasem kolejny nocny gość nadszedł akurat znad Wisły. Ta istna kołomyjka trwała godzinę. doprowadzając hitlerowców do pasji tym większej, że samolotv, jak ich było piętnaście, odleciały wszystkie bez uszkodzeń.

Czołgiści 19 dywizji pancernej, owego wyborowego odwodu 9 armii generała Vormanna przeklęli wczesną noc. Za pewien czas, gdy żądni nade wszystko wypoczynku przed oczekującym ich dniem nowych radzieckich ataków, przymykali oczy, znów podrywały ich na nogi eksplozje, rozlegające się raz w jednym raz w drugim punkcie ich stanowisk. Po raz trzeci sznur z piętnastoma węzłami śmierci przemknął nad nimi po trzeciej nad ranem. I to jeszcze nie był koniec. Worobiew wezwał jeszcze pięć załóg do lotu, sam zastępując jednego z nawigatorów. Uznał, że jako dowódcy wypada mu zwizytować plac boju, a przy tej okazji poczęstować Niemców bombami od siebie. W tym dodatkowym locie kpt. Stanisław Karpiński z 3 eskadry zgasił celną serią drugi już tej nocy niemiecki reflektor. (d.c.n.)

Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

30 LAT LUDOWEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

SU-7

SAMOLOT MYŚLIWSKO – SZTURMOWY

W latach trzydziestych i czterdziestych Paweł Suchoj zaprojektował wiele maszyn myśliwskich i szturmowych. Niektóre z nich miały lepsze osiągi od konkurentów, ale spóźniały się na wyznaczone terminy. W 1953 r. powierzono znów Suchojowi prowadzenie biura konstrukcyjnego i wtedy rozpoczął oznaczanie swych konstrukcji od początku.

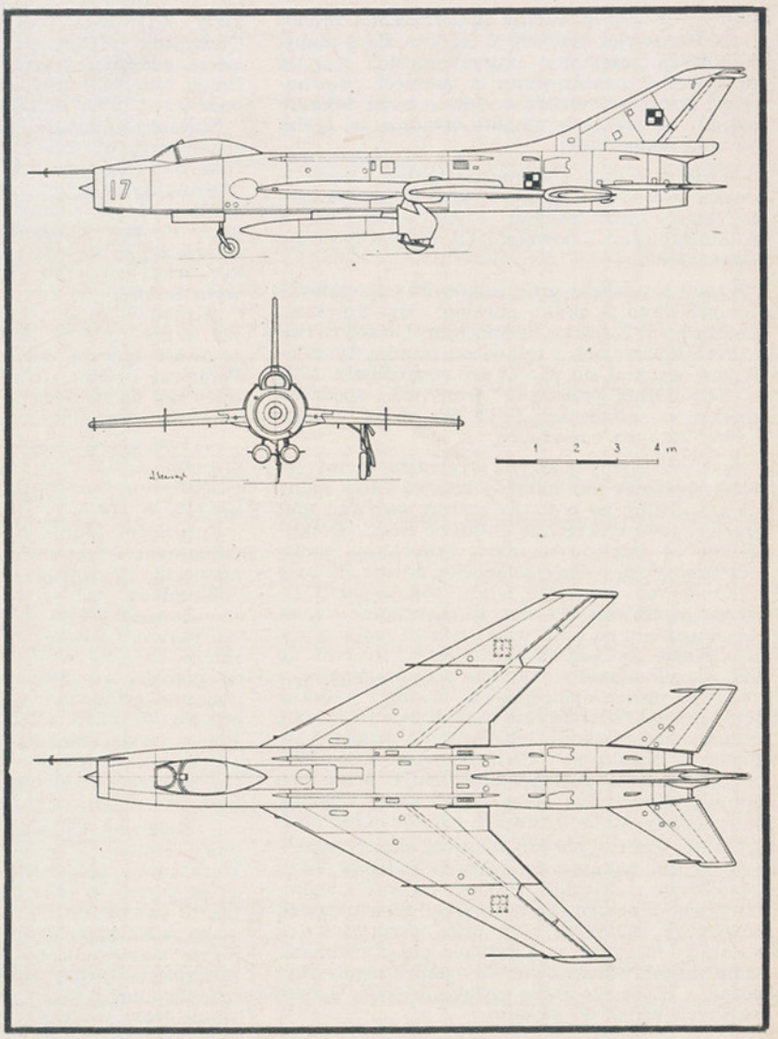
Ok. 1955 r. został zaprojektowany w biurze P. Suchoja samolot przeznaczony do działań myśliwsko-szturmowych, Su-7. Odznaczał się potężnym kadłubem i dużym skosem skrzydeł. Przedstawiony został publicznie po raz pierwszy podczas parady lotniczej w Tuszyno pod Moskwą w 1956 r. Budowany seryjnie, pełni służbę w ZSRR i w krajach socjalistycznych od prawie dwudziestu lat. W 1961 r. podczas dorocznych pokazów w Tuszyno przeleciała formacja 21 samolotów Su-7. Pierwsze serie nie posiadały spadochronów hamujących. Na dalszych, oprócz innych udoskonaleń, wprowadzono u nasady usterzenia pionowego pojemnik na dwa spadochrony. Pierwszy pokaz publiczny odbył się w Tuszyno w 1965 r. Podczas pokazów lotniczych w 1967 r. w Domodiedowie, w 50 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej, pokazano Su-7 wyposażony w dodatkowe rakiety startowe, znacznie skracające rozbieg.

Do celów szkoleniowych i treningowych opracowana została wersja dwumiejscowa, w której osłony kabiny odchylane są do tyłu, każda oddzielnie. W ludowym Lotnictwie Polskim Su-7 weszły do służby w połowie lat 60-tych. Podczas defilady 22 lipca 1969 r. (25 lat PRL) Su-7 miały tworzyć formację zamykającą defiladę lotniczą, która to formacja wykonywała manewr pionowy z przekroczeniem prędkości dźwięku na dużej wysokości (z powodu złej pogody lotnictwo nie brało udziału w defiladzie).

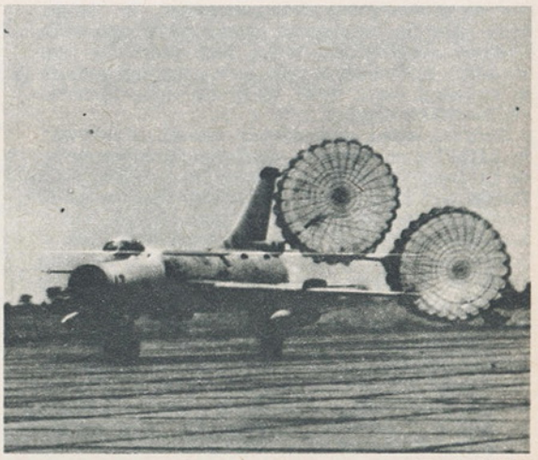
Konstrukcja samolotu jest tradycyjna, półskorupowa. Długi kadłub ma poza kabiną prawie jednakową średnicę. Na bokach, za skrzydłami, hamulce aerodynamiczne. Pod kadłubem dwa zbiorniki paliwa. Skrzydła, o dużym skosie, mają po 2 wysokie grzebienie od góry i od dołu skrzydeł. Pod skrzydłami uchwyty na wyrzutnie rakietowe lub bomby. Wyposażenie elektroniczne pozwala na działanie w złych warunkach pogodowych. Usterzenie wysokości – płytowe.

Malowanie: Cały samolot w kolorze naturalnym aluminium. Szachownice wg ogólnie przyjętego schematu (na dolnych powierzchniach skrzydeł równolegle do kierunku lotu). Numery taktyczne czerwone.

Mgr inż. WITOLD SZEWCZYK

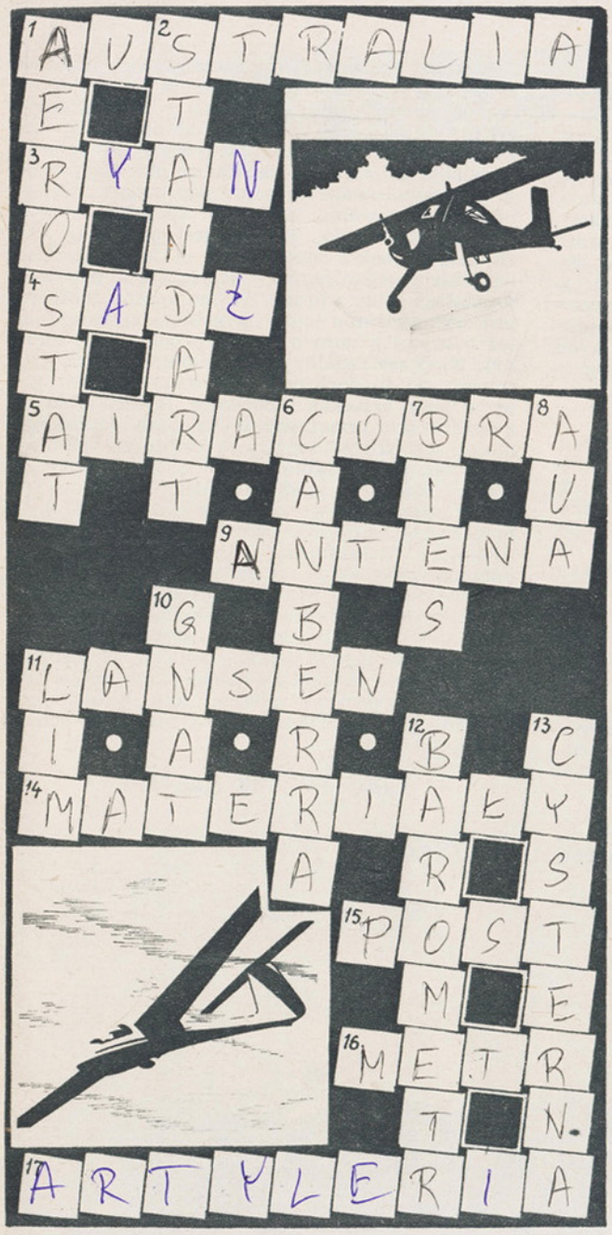


Zdjęcia: Stanisław Syndoman (2)



Zdjęcie: WAF

KRZYŻÓWKA



POZIOMO: (1) — kontynent, na którym odbywały się XIV Szybowcowe Mistrzostwa Świata; (2) — amerykański pionier lotnictwa, w 1924 roku założył wytwórnię lotniczą oraz szkołę pilotów; (3) — warstwa, odkładająca się na oblodzonej części lecącego samolotu; (5) — amerykański samolot myśliwski Bell P-39 z okresu II wojny; (9) — część urządzenia radiolokacyjnego; (11) — szwedzki samolot bojowy, budowany w wytwórni SAAB; (14) — stosowane są przy budowie samolotów (np. pleksi, metale, tworzywa itp.); (15) — jednooki pilot amerykański, w latach 1931 oraz 1933 wsławił się przelotami dookoła świata; (16) — jednostka, w jakiej warłometr wskazuje wznoszenie lub opadanie; (17) — przeciwlotnicze — zwalcza z ziemi nieprzyjacielskie samoloty.

PIONOWO: (1) — jest nim balon lub sterowiec; (2) — jedna z klas szybowcowych; (6) — brytyjski bombowiec odrzutowy, budowany licencyjnie w USA i Australii; (7) — nazwa polskiego samolotu szkolno-treningowego TS-8; (8) — austriackie linie lotnicze; (10) — brytyjski samolot myśliwski, budowany także na licencji w Indiach; (13) — oznaczenie samolotów „MiG" budowanych na licencji w Polsce; (12) — przyrząd, który po modyfikacji stał się wysokościomierzem; (13) — służy do przewożenia paliwa.

Opracował: EDWARD ZYTKA

Rysunki: W. FUGLEWICZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania „Krzyżówki" i „Arytmografu" w terminie do dnia 28 lipca br. rozlosowany zostanie APARAT FOTOGRAFICZNY.

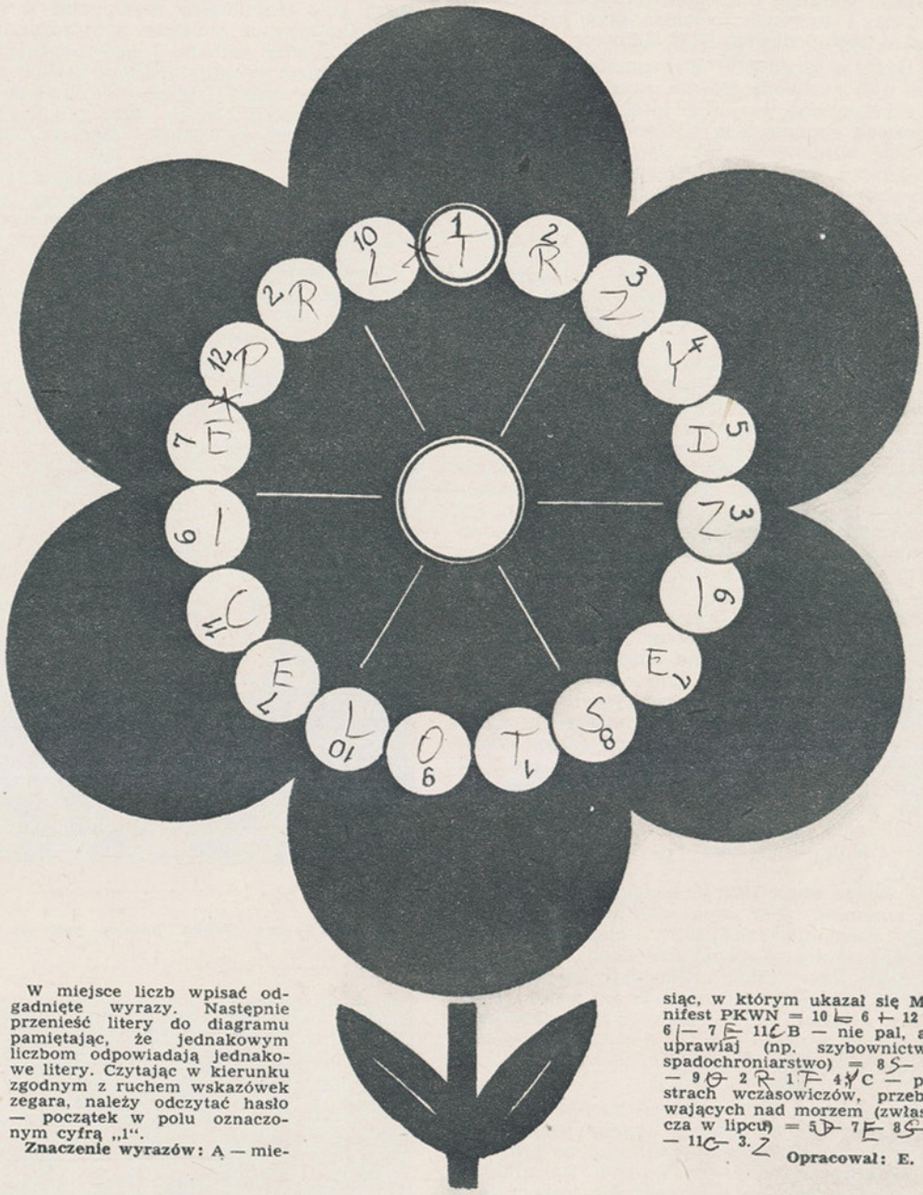
Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, ul. Widok 8, 00-023 Warszawa.

ZAGADKA RYSUNKOWA

Chcąc się dowiedzieć, co przedstawia obrazek, zaczernij pola oznaczone kropkami.

Oprac. E. Z.

ARYTMOGRAF



W miejsce liczb wpisać odgadnięte wyrazy. Następnie przenieść litery do diagramu pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Czytając w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, należy odczytać hasło — początek w polu oznaczonym cyfrą „1".

Znaczenie wyrazów: A — miesiąc, w którym ukazał się Manifest PKWN = 10 6 12 6 7 11 B — nie pal, ale uprawiaj (np. szybownictwo, spadochroniarstwo) = 8 12 9 2 1 4 C — postrach wczasowiczów, przebywających nad morzem (zwłaszcza w lipcu) = 5 7 8 3 11 3.

Opracował: E. Z.

SKRZYDLATA POLSKA

ROK ZAŁOŻENIA 1930

Adres redakcji:
ul. Widok 8,
00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
telefon: 45-00-61
02-546 Warszawa,
ul. Kazimierzowska 52

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce, Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej oraz odznaką i plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL".

INDEKS 37703

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie — 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1–6–100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00–840 Warszawa ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1–6–100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00–839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02–546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. **DRUK:** Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego", W–wa, Miedziana 11. Podpisano do druku 5.VII.1974 r. Zam. 5438 W-29

Tekst: Doc. mgr inż. TADEUSZ CHYLIŃSKI

„PEGAZ"

W III kwartale 1945 r. Departament Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji rozpisał otwarty konkurs na projekt wstępny motoszybowca. Zgodnie z Warunkami Technicznymi motoszybowiec miał służyć następującym celom:

1. Szkolenie pilotów szybowcowych kat. „C" w pilotażu motorowym metodą samodzielną (bez dwusteru).
2. Umożliwienie szerokim rzeszom pilotów taniego treningu oraz uprawiania sportu lotniczego i turystyki, również przy korzystaniu z niezagospodarowanych lądowisk.

Z tych względów w Wymaganiach Technicznych była zwrócona główna uwaga na prawidłowe i bezpieczne własności lotne, wyrażające się poprawną statecznością i sterownością, zarówno w locie silnikowym jak również ze stojącym śmigłem, z drążkiem trzymanym jak i wolno puszczonym. Również wymaganą cechą były bezpieczne własności lotu w okolicy kąta krytycznego oraz łatwość startu, lądowania i manewrowania na ziemi. Wymagania konstrukcyjne określały trójkołowy układ podwozia współpracujący z płozą przy dużych odkształceniach amortyzacji, możliwość wykonywania lotów zasadniczo tylko z wiatrochronem lub rzadziej z założoną osłoną kabiny. Ze względów ekonomicznych było postawione wymaganie materiałowe, postulujące stosowanie drewna i sklejki II kategorii. Poza tym konstrukcja powinna być tania i łatwa do napraw.

Jako jednostkę napędową przewidziano silnik o mocy ok. 30 KM, typu „GAD", konstrukcji inż. S. Gajęckiego. Był to silnik prototypowy, płaski, czterocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony powietrzem, o mocy 30 KM przy 3 000 obr. na min. bez reduktora. Rozwój tego silnika miał przebiegać równolegle z rozwojem płatowca.

Warunki konkursu przewidywały niezbyt wysokie osiągi samolotu, główny nacisk zaś kładły na poprawne i bezpieczne własności lotne oraz prostotę technologiczną konstrukcji. Nie było wymagane żaglowanie z wyłączonym silnikiem. Tak sformułowane warunki odpowiadały raczej klasie samolotu słabosilnikowego aniżeli motoszybowca. Na konkurs nadesłano 17 prac. Do rozstrzygnięcia konkursu została powołana komisja w składzie: mjr Marian Zabłocki (przewodniczący), Ryszard Bartel, Zbigniew Brzoska, Rudolf Matz, Władysław Fiszdon i Romuald Romicki.

W końcu maja 1946 r. nastąpiło rozstrzygnięcie konkursu, przy czym główne nagrody uzyskały następujące projekty: I nagroda — godło „Pegaz" (autor: Tadeusz Chyliński), II nagroda — godło „Ikar" (autor: Stanisław Lassota i Marian Wasilewski), III nagroda — godło „Helo" (autor: Wiktor Leja). Następującym projektom przyznano wyróżnienia i dodatkowe nagrody: „Cumulus", „Ikar-2", „Owal", „Sęp", „Ważka-1", „Ważka-2", „Żuk-1" i „Żuk-2".

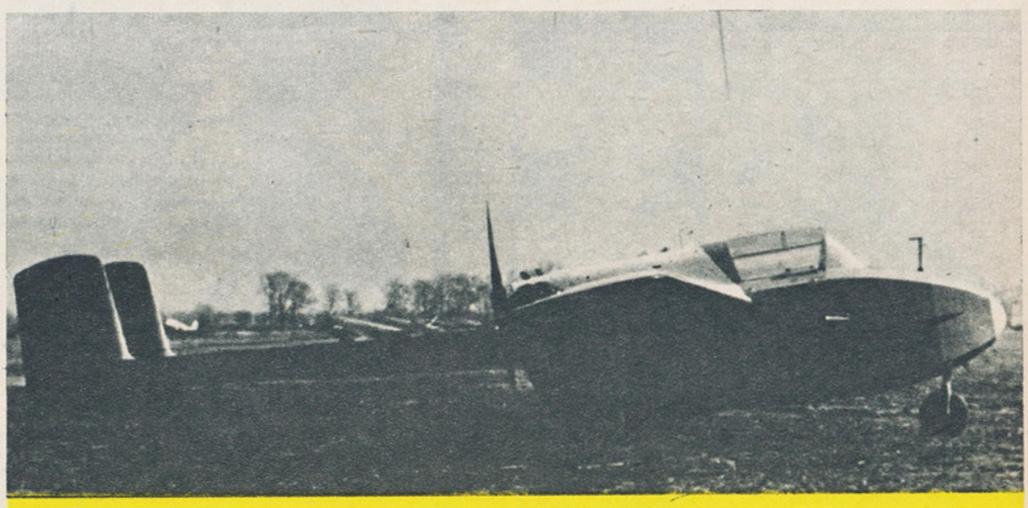
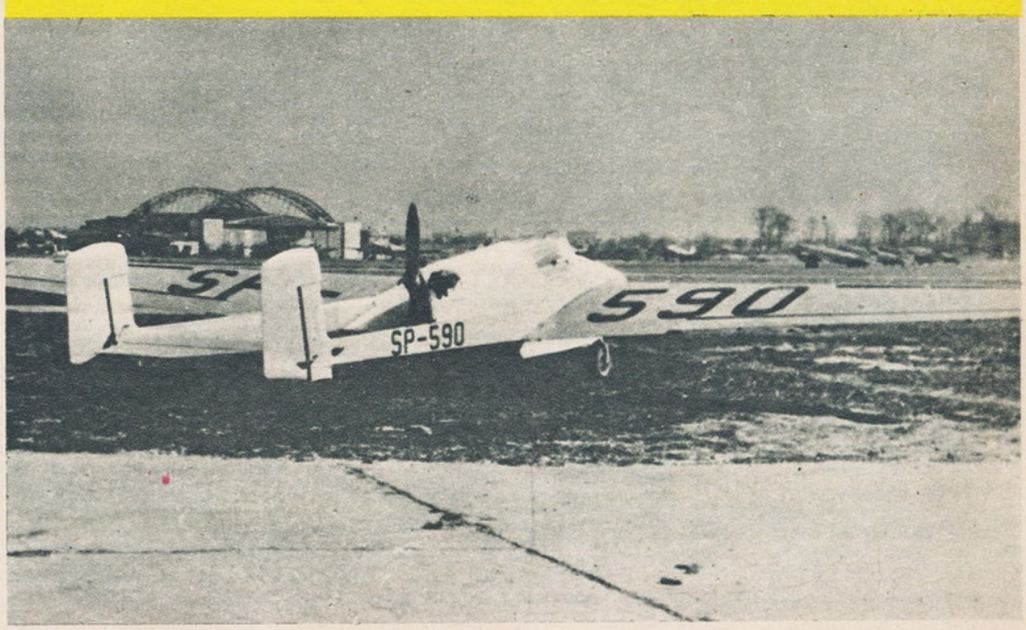
Już jesienią 1946 r. po uściśleniu wymagań technicznych i podpisaniu umowy przystąpiono do opracowania projektu technicznego oraz prac przygotowawczych dla wykonania warsztatowego prototypów. Prace projektowe rozpoczęto w Domu Harcerza przy ul. Łazienkowskiej, gdzie również wykonano pierwsze szablony i elementy płatowca. Równocześnie pod kierownictwem inż. Berkowskiego przystąpiono na lotnisku Gocław do budowy baraku, który służył następnie jako pomieszczenie warsztatowe przy realizacji budowy samolotu. Tam również po ukończeniu pomieszczeń przyhangarowych przeniesiono grupę konstrukcyjną, w której uczestniczyli poza autorem: inż. B. Żurakowski oraz technicy Waśkiewicz i Brewiński. Inż. Żurakowski opracował projekt kadłuba. Od wiosny do końca 1947 r. prace projektowe kontynuował autor wraz z jednym technikiem. Równolegle, w miarę spływu dokumentacji, wykonywano na warsztacie elementy i zespoły płatowca dla 3 prototypów. Wyposażenie warsztatu było nader skromne i składało się z jednej tokarki, wiertarki stołowej, narzędzi do ręcznej obróbki drewna i jednej wykonanej przez samych pracowników piły tarczowej, poza tym — ślusarni i kompletu do spawania acetylenowego. W warsztacie, w różnych okresach na przestrzeni 1,5 roku, pracowało 2—6 pracowników: Figatowski, Kielan, Konik, Lipiec, Sokołowski i Srebrzyński. Do dyspozycji konstruktora pozostawały jedynie remanentowe lotnicze materiały powojenne w bardzo ograniczonym wyborze oraz tarcica sosnowa II kategorii. Zarówno prymitywne wyposażenie warsztatu, jak również skąpy asortyment materiałów stanowiły ograniczenie i utrudnienie dla konstruktora, który musiał w tych warunkach dostosowywać sposób rozwiązania konstrukcji do istniejących warunków i możliwości wykonawczych, co doprowadziło m. in. do prostych technologicznie rozwiązań i było zgodne z postulowaną prostotą konstrukcji.

„Pegaz" został rozwiązany pod względem koncepcji jako wolnonośny średniopłat w układzie dwubelkowym ze śmigłem pchającym, umieszczonym między belkami i podwoziem ze sterowanym kołem przednim. Układ ten dał możność usytuowania kabiny w sposób analogiczny do warunków zewnętrznych, jakie piloci spotykają w szybowcach, zapewniając zarazem dobrą widoczność w różnych stanach lotu. Te cechy charakterystyczne dla szybowców uznano jako ważne ze względu na przeznaczenie samolotu do szkolenia i treningu pilotów szybowcowych w pilotażu motorowym metodą samodzielną.

Konstrukcja płatowca jest całkowicie drewniana. Elementy metalowe okuć nośnych, golenie podwozia, łoże silnikowe itp. wykonano ze stali chromomolibdenowej.

Kadłub konstrukcji półskorupowej stanowi gondolę o przekroju sześciokątnym, która jest w sposób nierozbieralny połączona z centropłatem. W przedniej części zawiera kabinę pilota, za którą znajduje się ponad skrzydłami silnik oraz instalacja paliwowa. Z przodu do pierwszej wręgi jest zamocowane przednie podwozie z mechanizmem sterowania, który jest sprzężony z wychyleniami orczyka. Kabina jest przykryta odchylaną na bok i odejmowaną osłoną przeszkloną szkłem organicznym, przylegającą przodem do stałego wiatrochronu. W ten sposób możliwe jest wykonywanie lotów w kabinie zakrytej lub też odkrytej z samym wiatrochronem (bez osłony). Nieprzestawialny fotel pilota jest przystosowany do spadochronu plecowego i zaopatrzony w pasy brzuszne i barkowe. Pedały orczyka z możliwością przestawiania na ziemi, odpowiednio do wzrostu pilota, przewidziano dla egzemplarzy seryjnych. Tablica przyrządów, amortyzowana, zawiera: prędkościomierz, wysokościomierz, zakrętomierz z kulką chyłomierza poprzecznego, wariometr, busolę magnetyczną, obrotomierz elektryczny, włącznik zapłonu oraz pneumatyczny wskaźnik paliwa. Na prawej ścianie znajduje się dźwignia sterowania kranem paliwowym oraz kieszeń na dokumenty, na lewej ścianie — dźwignia gazu i poprawki wysokościowej oraz dźwigienka dekompresatora, używanego przy rozruchu silnika. Za głową pilota mieści się bagażnik, niedostępny podczas lotu. Kabina ma na lewej bocznej ścianie stopień zasłonięty uchylaną klapką.

CIĄG DALSZY NASTĄPI



Motoszybowiec „Pegaz" podczas prób na lotnisku Okęcie w Warszawie.